CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

DISCOURS DE

L'honorable H. L. LANGEVIN, C. B.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

M. LANGEVIN. Monsieur le président, je ne puis prendre la parole sur la question que le comité étudie en ce moment, sans ressentir le poids de la responsabilité dont je suis chargé, surtout lorsque j'ai à répondre au discours de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake). Cette question du chemin de fer du Pacifique est une des plus importantes, et peut-être la plus importante qui puisse être soumise à cette Chambre, la plus importante peut-être dont le Parlement ait jamais été saisi. Elle doit son importance au fait que, depuis dix ans, le parlement la discute ; au fait que la construction du chemin de fer aura les plus graves conséquences, et, je crois aussi, les plus heureuses conséquences pour le pays. Elle la doit encore à la subvention énorme en argent et en terres qui doit aider cette entreprise. Elle la doit au fait que, bien que l'on ait demandé des soumissions, il y a quelques années, on n'en a reçu aucune, et aujourd'hui enfin, nous trouvons des capitalistes assez hardis pour entreprendre la construction de ces travaux. M. le président, le parlement et la population elle-même étaient pleins d'anxiété à leur sujet, car ils craignaient que les sommes nécessaires à la construction de cette ligne, suivant l'ancien projet, épuisassent tellement nos ressources que nous ne pourrions plus, pendant bien des années, entreprendre d'autres travaux de quelqu'importance.

Elle doit aussi son importance au fait que des personnes d'une haute position, honorables et riches, sont venues dire au gouvernement: "Nous sommes prêts à endosser la responsabilité du gouvernement, et à construire ce chemin de fer; bien plus, nous nous engageons à l'exploiter à perpétuité, aux conditions que nous venons vous proposer."

Ces conditions, un message de Son Excellence le gouverneur-général les a soumises au parlement, et elles font le sujet de la présente discussion.

Mais avant d'entrer dans l'examen des détails, permettez-moi, en quelques mots, de vous ramener à l'époque où cette gigantesque entreprise a pris naissance, et de vous montrer ce qui a été fait depuis ce temps-là jusqu'à aujourd'hui.

Il y a dix ans, lors de l'annexion à la Confédération canadienne de la Colombie anglaise, le traité intervenu entre cette province et le Canada contenait la condition qu'un chemin de fer du Pacifique serait construit,

1881

-19

partant des côtes de l'océan Pacifique, traversant tout le continent et se reliant au système des chemins de fer canadiens. Cette convention a été soumise au parlement, qui l'a discutée ; après mûre délibération, le traité fut ratifié, et la Colombie anglaise fut admise à faire partie de la Confédération, à certaines conditions, à la condition, entr'autres, que ce chemin de fer fût construit.

En 1872-73, le gouvernement de sir John A. Macdonald fit adopter par le parlement une loi pourvoyant à la construction de ce chemin de fer, au moyen d'une subvention de $30,000,000 et de 50,000,000 d'acres de terre. Un certain nombre de ~~personnes~~ passèrent un contrat avec le gouvernement pour cette construction ; mais, n'ayant pu mener à bonne fin leurs négociations, elles dûrent demander la résiliation du contrat.

Lorsque l'honorable député de Lambton fut parvenu au pouvoir, il essaya, avec ses collègues, de trouver un autre moyen pour construire le chemin de fer du Pacifique. Ils ~~essayèrent de~~ le construire avec de l'argent, des terres et une garantie. Ils demandèrent des soumissions pendant longtemps—aucune ne vint, ~~ou~~ dont le parlement ~~ait été~~ informé. Ils en conclurent, d'accord avec le parlement qui les soutenait, que le seul moyen de le construire était de le faire aux frais du gouvernement, de manière, toutefois, à ne pas trop augmenter le poids des impôts que le pays avait à supporter. Deux tronçons furent commencés par l'honorable député, l'un partant de la baie du Tonnerre et allant vers l'ouest, l'autre partant de Winnipeg et se diregeant vers l'est, laissant entre eux un vide de 185 milles, qui devait être rempli par la suite. Ces deux sections furent données à l'entreprise, et les travaux étaient en voie de construction lorsque le second gouvernement de l'honorable sir John A. Macdonald reprit le pouvoir.

Avant cette époque, l'honorable député qui était alors chef du gouvernement de l'opposition, je veux dire l'honorable député de Lambton, avait demandé des soumissions pour une partie de la section de la Colombie anglaise, qui est actuellement donnée à l'entreprise.

Voilà quelle était ~~la situation~~ de la question du chemin de fer du Pacifique lorsque nous sommes revenus au pouvoir, au mois d'octobre 1878. Après ~~avoir examiné la question avec la plus grande attention,~~ nous restâmes convaincus qu'il était nécessaire de faire disparaître la solution de continuité qui existait entre les deux tronçons de la baie du Tonnerre et de la Rivière-Rouge, en construisant la partie intermédiaire. Autrement, nous ne pouvions tirer aucun revenu ou autre avantage du chemin de fer en voie de construction. En conséquence, mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, après s'être assuré de l'assentiment du gouverneur-général, demanda des soumissions pour la construction de cette partie du chemin. A part la construction de ces 185 milles, nous avons cru qu'il était de notre devoir envers la Colombie anglaise, devoir qu'en honneur nous étions tenus de remplir, de voir à ce que les travaux de construction fûssent commencés sans perte de temps, dans cette province. Nous avons donc demandé des soumissions pour la construction des quatres sections qui vont de Yale au terminus à l'ouest. Des soumissions furent acceptées et les contrats furent passés. C'est là le programme dont nous avons demandé la sanction au parlement à la dernière session.

Cependant, quoique le pays fût avec nous, quoiqu'une grande majorité des membres de cette Chambre ait sanctionné notre programme, il serait puéril de nier l'anxiété qui régnait dans le pays, comme dans le parlement, en songeant à l'avenir. Cette anxiété avait pour cause l'impossibilité où nous étions de dire avec

quelque certitude combien ce chemin de fer allait nous coûter ; personne ne pouvait dire positivement où s'arrêtait notre responsabilité, ni combien de millions il nous faudrait débourser, non-seulement pour construire le chemin, mais pour l'exploiter et le maintenir en bon état d'exploitation à perpétuité. Bien des gens, se rappelant les cinq années d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, n'osaient envisager la perspective de l'exploitation du chemin de fer du Pacifique. Ils craignaient que les frais d'exploitation ne laissâssent un déficit capable d'embarrasser sérieusement nos finances pendant des années et des années.

Le gouvernement a été frappé de cette anxiété. Il s'est efforcé de se mettre à l'unisson du sentiment populaire, et d'apaiser les craintes que tout le monde ressentait. Il a essayé de placer cette grande entreprise dans des conditions qui pussent être acceptées par le parlement et par le peuple. C'est pour cela qu'il a mûri, pendant les vacances, le plan qu'il soumet aujourd'hui au parlement, et j'espère que ce plan sera sanctionné par la majorité de cette Chambre.

L'année dernière, M. le président, lorsque nous avons soumis à la Chambre le résultat de nos travaux pendant l'année précédente, le chef actuel de l'opposition nous répondit :

" S'il est vrai, comme votre chargé d'affaires en Angleterre l'a dit dans la même circonstance, qu'il nous est impossible, avec nos ressources limitées, d'entreprendre seuls la colonisation du Nord-Ouest, parce que nous n'avons ni les hommes ni l'argent nécessaire ; si cela est vrai, dis-je, nous sommes encore bien moins en état d'accomplir cette tâche impossible : la construction de la section du chemin de la Colombie anglaise. Est-ce donc la manière de développer le sentiment national, si pauvre et si faible qu'il soit, chez un peuple à qui il n'est pas permis d'aspirer, qui n'aspire peut-être même pas à prendre la part à laquelle il a droit dans la direction des affaires de la grande famille des nations ? Est-ce donc le moyen de nous inspirer l'esprit d'union et de fraternité, de faire de nous un peuple uni et heureux ? Vous arriverez peut-être à satisfaire partiellement les 12,000 habitants de la Colombie anglaise, mais ce ne sera que parce que votre action est leur cause et leur garantie que vous achèverez cette gigantesque entreprise en ruinant le peuple de tout le pays."

Je regrette que l'honorable député, à l'époque où nous sommes, ait soulevé la question de la faible population de la Colombie anglaise. Qu'elle eut 10,000 ou 12,000 habitants, cela ne faisait rien à l'affaire ; ce qui était en question, c'était une grande entreprise faite pour une grande nation et un grand peuple.

Il est vrai que la Colombie anglaise n'est qu'une province ; mais cette province sera habitée dans quelques années par une population considérable ; cette population sera composée de Canadiens comme nous, et formera partie de la grande nation qui grandira comme les autres ont grandi. Si nous jetons les yeux sur nos voisins, de l'autre côté de la frontière, qui n'étaient que 4,000,000 lorsqu'ils se sont séparés de l'Angleterre et qui sont maintenant près de 50,000,000, nous n'avons aucune raison de désespérer, nous n'avons aucune raison de craindre que, avec la même énergie et la même détermination, avec un climat aussi favorable que celui d'aucun autre pays, nous ne puissions augmenter notre population aussi rapidement que les Etats Unis.

L'honorable député disait ensuite :

" Tel est le programme téméraire, inconséquent, vacillant et impraticable du ministère."

Ayant ainsi défini notre politique, il continue :

" Demande-t-on quel est le mien ? Je vais le dire. Rendre libres les sources naturelles du revenu en fai-

sant disparaître les obstacles qui en arrêtent le cours. Ouvrir des avenues au commerce légitime en abaissant les droits qui les obstruent ; délivrer le peuple aussitôt que possible des énormes taxes qui l'oppriment."

On pourrait croire que l'honorable député avait oublié les cinq années de pouvoir dont ses amis avaient joui, et l'augmentation continue, année par année, des taxes de tout genre qui alla jusqu'à cinq millions pour une seule année ; qu'il avait oublié que, malgré tout cela, ses amis avaient clos leur dernier exercice avec un déficit de huit millions.

L'honorable député poursuit :

" Revenir à un tarif modéré, le seul applicable dans les circonstances où nous sommes ; insérer dans ce tarif des clauses qui donnent à nos industries nationales quelques-uns des avantages de la soi-disant protection ; par un système bien élaboré d'économie et de réduction, appliqué à toutes branches du service public, contribuer à rétablir l'équilibre entre le revenu et les dépenses, tout en allégeant le fardeau qui pèse sur les épaules du peuple."

Pourquoi n'ont-ils pas fait tout cela eux-mêmes pendant les cinq ans qu'ils ont eu le pouvoir, et lorsqu'ils avaient l'occasion de mettre en pratique leurs magnifiques théories ?

" Mais si le ministère ne prend aucun de ces moyens, s'il persiste dans sa course effrénée, qu'il montre de la sagesse, du moins, à cet égard ; s'il préfère la témérité à la prudence, s'il se refuse à comprendre que notre position est grave, qu'il n'oublie pas que notre avenir est sérieusement compromis, qu'il exige que nous soyons prudents aujourd'hui. Que le ministère achève la ligne jusqu'à la Rivière-Rouge."

Elle sera achevée d'ici à dix-huit mois.

" Qu'il construise la section des prairies à mesure que la colonisation l'exigera ; pour cela, qu'il risque quelque chose, puisque, comme je l'ai dit, le sort en est jeté. Mais pour réaliser ces deux objets, pour avoir une chance de faire davantage par la suite, là doivent se borner ses entreprises. Qu'il mette toute son énergie à ce grand travail, qu'il y emploie toutes nos ressources disponibles ; mais qu'il diffère la construction dans l'ouest ; et, en agissant comme s'il n'était guidé que par de vaines imaginations, qu'il ne s'expose pas à ruiner notre pays."

J'espère bien qu'il ne le ruinera pas, et c'est précisément pour éviter la ruine que nous avons élaboré ce plan ; c'est pour dissiper les appréhensions du peuple et du parlement, que nous venons le soumettre à la sanction de la Chambre. Lorsque nous irons aux voix, j'espère que nos honorables adversaires pourront se convaincre que nous avons parfaitement compris le sentiment du parlement, et que ce gigantesque projet sera sanctionné par une grande majorité des membres de cette Chambre.

Voilà donc ce que l'honorable chef de l'opposition nous répondait l'année dernière ; voyons maintenant ce qu'il nous dit cette année. Le contrat stipule en faveur du syndicat une subvention de $25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terres, valant à peu près $1 l'acre. Il faut ajouter à ces deux sommes le coût des sections achevées ou en voie de construction, que nous pouvons estimer à $28,000,000. La somme totale que le pays aura déboursée pour l'achèvement du Pacifique sera de $53,000,000, et si vous y ajoutez la valeur des terres à $1, vous avez en tout $78,000,000.

M. BLAKE. Vraiment !

M. LANGEVIN. Je ne sais pas si l'honorable député veut dire que les terres sont mises à trop bas prix ; car nous aurions alors à examiner si nous devons les évaluer plus cher ou non ; nous ne ferons pas comme lui : nous n'appliquerons pas cette évaluation à un seul contrat, mais aux contrats des honorables députés de la gauche,

aussi bien qu'à ceux du gouvernement actuel.

Avec notre système, nous aurons tout le chemin de fer du Pacifique complètement achevé pour $78,000,000, et nous aurons la garantie que la compagnie qui est sur le point d'être constituée l'exploitera à perpétuité. Si nous estimons à $1 l'acre les terres promises par le contrat de 1873, nous aurions, en y ajoutant la subvention en espèces, de $30,000,000, un total de $80,000,000, plus, je suppose, les frais d'études qui sont de $4,000,000 ; en tout, $84,000,000.

M. BLAKE. Pourquoi ne pas les inclure aussi dans la coût du contrat actuel ?

M. LANGEVIN. La somme de $28,000,000 que nous donnons comme prix des sections construites par nous, comprend une partie de ces frais d'études.

M. BLAKE. Pourquoi pas tout ?

M. LANGEVIN. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) l'a dit l'autre jour : on n'a pas le droit d'imputer toute cette somme au chemin de fer. car elle a été dépensée non-seulement pour les études du chemin de fer, mais pour explorer le pays, découvrir ses richesses, le diviser en *townships*, etc. Je ne puis donc en inclure qu'une partie dans le coût du chemin de fer.

M. BLAKE. Mais vous aviez inclu ces quatre millions dans le prix du contrat Allan. Vous devriez en faire autant aujourd'hui.

M. LANGEVIN. L'honorable député me permettra de continuer ma démonstration, et d'appliquer cette évaluation d'une piastre l'acre au plan que le gouvernement précédent avait adopté en 1874. Je ne veux pas fatiguer la Chambre en faisant défiler devant elle de longues colonnes de chiffres ; je me contenterai de lui démontrer que, par le contrat que nous discutons actuellement, le chemin de fer, achevé, en bon état de fonctionnement, et avec cette condition qu'il sera exploité à perpétuité, ne nous coûtera que $78,000,000. Avec le contrat de 1873, il nous aurait coûté $84,000,000, et avec le plan de nos honorables adversaires, si nous plaçons à $1 la valeur de l'acre, il aurait coûté $104,000,000.

M. BLAKE. Très bien.

M. LANGEVIN. Si mon honorable ami de la gauche veut dire, par son interruption, que le prix de $1 n'est pas suffisant, prenons $1.50, et nous aurons le résultat suivant : Le contrat de 1873 aurait coûté $112,000,000 ; les contrats de 1874 auraient coûté $132,000,000, tandis que le contrat actuel ne représenterait que $90,000,000. De sorte que, en mettant le prix des terres à $1.50, nous économisons $32,000,000 sur le prix du contrat de 1873, et $42,000,000 sur celui du système des honorables députés de la gauche.

Peut-être l'honorable député trouve-t-il que $1.50 n'est pas assez, et peut-être préfère-t-il $2. J'espère bien que nous pourrons vendre nos terres à $2 et même à $4 ou à $5. Mais si les honorables députés se lancent dans un calcul de ce genre, ils ne doivent pas oublier que ce prix de $2, $4 ou $5 doit s'appliquer non-seulement aux terres données par ce contrat, mais aussi à celles que les honorables députés de la gauche auraient données aux entrepreneurs, et aux 5,000,000 d'acres qui sont retenus pour garantie de l'exploitation du chemin de fer.

L'honorable député (M. Blake) a eu bien garde de parler de ces 5,000,000 en faisant ses calculs aux prix de $4 et $5 pour les terres données au syndicat. S'il veut dire que nous donnons une somme trop considérable aux entrepreneurs, en leur concédant ces terres, il ne devrait pas cacher que nous avons une excellente garantie en retenant les 5,000,000 d'acres qu'il évalue à $5 l'acre.

UNE VOIX. Ces terres nous appartiennent.

M. LANGEVIN. Ces terres nous appartiennent, c'est vrai, mais les

autres terres nous resteront aussi. Non-seulement nous aurons le chemin de fer comme garantie de la bonne foi de ces messieurs, mais nous aurons en outre l'excellente garantie d'un cinquième de leurs terres qui restera en notre possession.

Evaluons le tout à $2 l'acre; le contrat de 1873 aurait dû coûter $139,000,000; les honorables députés de la gauche auraient dépensé $160,000,000, tandis que le contrat actuel n'atteindrait que $103,000,000. La différence en faveur du contrat actuel est de $36,000,000, en le comparant au contrat de 1873, et de $57,000,000 si on le compare au projet de 1874.

Nos honorables adversaires, lorsqu'ils parlent de la convention de 1871, devraient se rappeler qu'ils l'ont reconnue eux-mêmes comme le traité qui nous lie à la Colombie anglaise.

Le chef actuel de l'opposition dit que nous n'avons pas le droit de déchirer ce traité; que ses amis eux-mêmes ont dû l'accepter avec toutes ses conséquences et en tirer le meilleur parti possible. Ils ont eu le pouvoir pendant cinq ans et ils ont fait leur possible pour construire le chemin de fer. Ils n'y ont pas réussi; nous avons aussi essayé, sans plus de succès; mais j'espère que la convention que nous avons faite avec ces hommes riches, capables et honorables, avec toutes les garanties que le contrat nous donne, nous permettra de le construire sans augmenter trop considérablement le fardeau dont le pays est chargé.

Mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, nous a démontré l'autre jour, par des faits et des chiffres, lorsqu'il nous a expliqué son projet, que le chemin de fer ne coûterait, en argent et en terres, que la somme de $78,000,000. L'honorable chef de l'opposition a répondu à cela qu'il ne lui faudrait que dix minutes pour réduire à néant le discours élaboré de deux heures de mon honorable ami. Le chef de l'opposition peut bien parler d'accomplir ce tour de force en dix minutes, mais nous en attendons encore l'exécution. Ses discours sont énergiques et éloquents, et quoique nous ne soyons pas de son avis, nous avons toujours plaisir à l'entendre; mais son dernier discours n'a pas sensiblement différé des précédents, au point de vue de la longueur.

Il prétendait en dix minutes répondre à tous les arguments du ministre des chemins de fer.

M. BLAKE. J'ai dit que je ne prendrais que dix minutes pour répondre aux arguments qu'il a exposés dans les deux premières heures et demie de son discours.

M. LANGEVIN. L'honorable député ajoute une demi-heure aux deux heures dont j'avais parlé. Il disait donc qu'il allait répondre en dix minutes aux arguments de mon honorable ami. Qu'en est-il résulté? L'honorable député a parlé pendant une heure et demie au moins pour répondre à ce discours de deux heures et demie, et je ne crois pas qu'il soit sorti vainqueur de la discussion.

Sir ALBERT J. SMITH. A gauche, nous sommes d'un avis différent.

M. LANGEVIN. L'honorable chef de l'opposition n'a répondu ni aux arguments ni à l'exposé historique du ministre des chemins de fer. La partie historique surtout semblait lui répugner. Il pensait évidemment ne pas être en mesure de combattre mon honorable ami sur la question historique; les anciens systèmes et les transactions auxquelles ils ont donné lieu ne lui semblaient pas un terrain propice pour livrer le combat. Aussi, n'a-t-il pas répondu aux arguments; il s'est contenté d'examiner certains détails du projet. Il a raillé mon honorable ami, il a raillé ses arguments, il s'est moqué du projet qu'il a traité en commençant comme une plaisanterie; mais l'honorable ministre des chemins de fer est sorti vainqueur de la discussion.

L'honorable député, en terminant son discours, a dit que par cette im

mense entreprise nous allions sacrifier l'honneur du pays.

M. BLAKE. Voici ce que j'ai dit : Lorsque vous étiez précédemment au pouvoir, vous avez sacrifié l'honneur du pays ; aujourd'hui, ce sont les intérêts du pays que vous sacrifiez

M. LANGEVIN. Je demande pardon à l'honorable député ; il a dit que pour la seconde fois, nous allions sacrifier l'honneur du pays.

M. BLAKE. Je n'ai pas dit cela.

M. LANGEVIN. C'est peut-être un *lapsus linguæ.* Mais j'ai entendu ce que l'honorable député a dit, et j'ai pris note de ses paroles. Naturellement, s'il ne veut pas s'en tenir à ses paroles, comme il a déjà dit ailleurs qu'il ne prétendait pas être lié à propos de l'évaluation des terres par aucune opinion qu'il aurait précédemment exprimée ; s'il ne veut pas s'en tenir à ses paroles.....

M. BLAKE. Je m'en tiens à ce que j'ai dit.

M. LANGEVIN. Je n'insisterai pas à ce qu'il accepte la responsabilité des paroles qu'il a pu prononcer dans la chaleur de la discussion. Il en était, je crois, à la fin de son discours, et il a peut-être oublié qu'il traitait cette grande entreprise de cette singulière façon. Dans tous les cas, M. le président, ce projet nous met à même de travailler à l'agrandissement de notre pays, à l'affermissement de nos institutions. Nous voulons établir sur des bases solides ces belles institutions dont nous jouissons depuis des années. Nous voulons qu'elles descendent à nos enfants et aux enfants de nos enfants comme notre plus précieux héritage. Mais l'honorable député prétend—non, je m'arrête, puisqu'il a retiré le mot.

M. BLAKE. Quel mot ? Que l'honorable député lise le rapport officiel, et il verra qu'il est dans l'erreur.

M. LANGEVIN. Le rapport officiel peut être différent; mais je répète que j'ai pris note de ses paroles, parce qu'elles m'ont paru étranges.

M. BLAKE. Il me semble que la pratique invariable du Parlement est d'accepter pour vraie toute déclaration d'un honorable député. J'ai répété ce que j'ai dit. Le rapport officiel, que je n'ai pas corrigé, me donne raison, et il est extraordinaire que l'honorable ministre s'en rapporte à ses souvenirs plutôt qu'à ma déclaration et au rapport officiel.

M. LANGEVIN. Je ne m'en rapporte pas à ma mémoire plutôt qu'à la déclaration de l'honorable député. J'ai déjà dit que j'avais pris note de ses paroles aussitôt qu'elles ont été prononcées.

M. BLAKE. Vous avez mal entendu.

M. LANGEVIN. L'honorable député dit qu'il n'a pas prononcé ces paroles. Je dois accepter sa déclaration. Mais comme j'en ai pris note aussitôt que je les ai entendues, j'ai dû mal entendre, et j'accepte la rectification.

Pouvons nous être surpris, M. le président, de voir les honorables députés de la gauche s'opposer à cette mesure qui assure la construction du chemin d'un bout à l'autre, des côtes du Pacifique à notre système de chemins de fer, puisque, à toutes les époques, ils se sont opposés à tous les grands projets que notre parti a soumis au parlement, et que le parlement a adoptés à une grande majorité ?

Ils ont fait la guerre au Grand-Tronc et à l'Intercolonial. La Chambre se rappelle qu'ils prétendaient que l'Intercolonial allait ruiner le pays. " Vingt millions de piastres," s'écriaient-ils. " Et encore si vous le mettiez sur la frontière des Etats-Unis ! " Voilà comment ils ont accueilli le projet de l'Intercolonial. Nous n'avons pas été du même avis; le pays, le parlement n'ont pas pensé comme eux. Ne disaient-ils pas que les recettes de l'Intercolonial ne suffiraient pas à payer la graisse pour les roues des chars ? Et cependant, mon honorable ami, le ministre des che-

mins de fer, nous a dit, l'autre jour, que, d'après toutes les apparences, les recettes de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île couvriraient bientôt les dépenses.

Ils ont aussi fait la guerre à la politique nationale. Ils ne pouvaient admettre cette politique. Depuis des années, pendant qu'ils étaient au pouvoir, nous leur demandions de protéger nos industries et nos manufactures. Ils faisaient la sourde oreille. Ils nous disaient : "Vous n'êtes qu'une petite minorité—(et nous avions peine, parfois, à nous faire entendre)—vous ne représentez pas le pays. Nous savons ce qu'il veut mieux que vous. Il demande le libre-échange."

Les élections de septembre 1878 ont montré qui avait raison ; le peuple nous a donné le pouvoir et nous lui avons donné la politique nationale. Comment nos adversaires l'ont-ils reçue ? Ne s'y sont-ils pas opposés de toutes leurs forces ? Croyez-vous, M. le président, que si le chemin de fer du Pacifique était confié à leurs tendres soins, il serait terminé avant trente ans ?

Le chemin de fer du Pacifique sera construit comparativement en peu de temps, parce qu'il est nécessaire au pays, non-seulement à cause du traité qui nous lie vis-à-vis de la Colombie anglaise, mais à cause de notre situation au nord des Etats-Unis ; cette situation exige que nous ayons des communications directes et non interrompues avec toutes les parties de la Confédération.

J'arrive, M. le président, aux objections spécifiques développées par l'honorable chef de l'opposition, en réponse au discours de mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, et à l'encontre de notre projet.

Il a commencé par faire remarquer que les évaluations soumises au parlement variaient considérablement ; que les prévisions de l'année dernière pour la construction et l'équipement du chemin étaient de $88,000,000, tandis que cette année elles étaient réduites, après correction, à $78,000,000. Je ne sais guère de quoi il peut se plaindre.

M. BLAKE. J'ai dit que j'en étais enchanté.

M. LANGEVIN. Je suis heureux que l'honorable député en soit enchanté; car je ne pouvais comprendre qu'il eût quelque objection à faire à l'évaluation réduite de mon honorable ami (sir Charles Tupper). J'aurais été plus disposé à penser qu'il accepterait cette évaluation, et à croire que le peuple en serait enchanté ; car, au lieu de $88,000,000, nous n'avons plus à débourser que $78,000,000. Si, par exemple, l'honorable ministre des chemins de fer avait dit, l'année dernière que le chemin de fer allait coûter $78,000,000, et s'il était venu nous dire, cette année, qu'il fallait $88,000,000, c'est-à dire $10,000,000 de plus, j'aurais compris qu'on s'en plaignît, et je suis persuadé que mon honorable ami le ministre des finances aurait, lui aussi, été désappointé de voir les dépenses augmenter de $10,000,000. Mais c'est tout le contraire qui arrive. Mon honorable ami le ministre des chemins de fer a pu réduire les dépenses, et voici comment : il a examiné le sujet avec plus d'attention, et avec toutes les données devant lui, il a été plus à même de juger du coût définitif. L'honorable député a admis lui-même que nous recevons chaque jour des informations plus précises sur la richesse et la fertilité du pays, et que nous sommes aussi plus à même de les estimer à leur juste valeur.

L'honorable chef de l'opposition, qui, l'année dernière, raillait nos calculs et prétendait que ces terres ne valaient pas $1 l'acre, vient nous dire aujourd'hui qu'elles valent $4 et $5. La population augmentée, dit-il, change notre position et nous permet de vendre nos terres à un prix plus élevé. Si l'honorable député peut ainsi changer d'opinion d'une année à l'autre, pourquoi l'honorable mi-

nistre n'aurait-il pas le même avantage ? pourquoi, après trois ou six mois d'études, après révision et correction des évaluations, ne peut-il pas les réduire ?

Pendant que je suis sur ce sujet, M. le président, permettez-moi de demander à la Chambre et au peuple à qui nous devons cette augmentation de population dans le Nord-Ouest? Est-elle due à la politique des honorables députés de l'opposition ? Est-elle due à leurs efforts? La Chambre n'a pas oublié le discours que l'honorable député a prononcé, l'année dernière, sur cette question; on n'a pas oublié comment il dépréciait notre pays, et comment il vantait les Etats-Unis. Etait-ce le moyen d'engager les colons à venir chez nous ? Etait-ce ouvrir la route à l'immigration pour l'attirer sur nos terres? Je ne crois pas. Prenons le texte même du discours de l'honorable député, puisqu'il n'a rien à retirer, puisqu'il ne rétracte rien de ce qu'il a dit l'année dernière. Peut-on s'étonner qu'une reproduction de ce discours, ornée à la première page d'une magnifique photographie du chef de l'opposition, ait été distribuée par milliers sur toute la surface de l'Europe par les agents de compagnies américaines de chemins de fer ?

Non, M. le président, ce n'est pas aux honorables députés de l'opposition que nous devons cet accroissement de notre population du Nord-Ouest. Le gouvernement dont je fais partie a réuni tous ses efforts pour y parvenir, et je ne doute pas que, si ce discours n'avait pas fait le tour du monde, si l'on ne l'avait pas trouvé jusque sous la porte de ceux qui se proposaient d'émigrer, nous aurions réussi à attirer vers le Nord-Ouest une immigration bien plus considérable. Malgré tout, nous avons eu un assez bon succès sur ce point. Et si ce projet réussit, avec l'intérêt qu'aura la nouvelle compagnie, le syndicat, à peupler le Nord-Ouest, avec les efforts de cette compagnie, joints à ceux du gouvernement, nous pouvons nous attendre à voir un courant énorme d'immigration se diriger vers le Nord-Ouest. La population augmentera, les revenus du pays augmenteront ; car toute personne qui vient s'établir en ce pays paie au trésor sa part de droits sur les marchandises importées qu'elle consomme.

Plus les colons qui viendront s'établir seront nombreux, ou sur les terres de la compagnie ou sur celles du gouvernement, plus grands seront les revenus du pays. S'ils prennent des terres de la compagnie, ils augmenteront la valeur de celles du gouvernement, qui leur seront voisines; s'ils s'établissent sur nos terres, le prix de ces terres entrera dans la caisse publique, et nous remboursera des vingt-cinq millions de piastres que nous sommes obligés de donner à la compagnie.

Il y a encore, M. le président, d'autres raisons pour que ce flot d'immigration se dirige vers notre pays. Je n'ai pas oublié les discours éloquents prononcés par lord Dufferin pendant qu'il était gouverneur-général du Canada. Ces discours non-seulement sont des chefs-d'œuvre d'éloquence, mais ils montrent notre pays à son véritable point de vue. Ils ont été l'objet d'une attention spéciale de la part du public, à cause de leur mérite littéraire, à cause des faits qu'ils contiennent, et à cause de la position du noble lord qui les a prononcés; ils ne peuvent manquer d'avoir une grande influence pour attirer les immigrants vers le Nord-Ouest.

Je ne reviendrai pas sur le discours de lord Beaconsfield ; mais ce discours a dû avoir pour résultat d'attirer l'attention du public anglais et de ceux qui se proposaient d'émigrer, sur les ressources de notre pay-, et ce résultat se fera sentir sans doute pendant bien des années. Le gouvernement actuel de l'Angleterre, le gouvernement de M. Gladstone, d'après l'article du *Times* de Londres, dont nous avons

eu des nouvelles l'autre jour, prouve que lui non plus n'est pas sourd à l'appel des futurs émigrants, et qu'il a l'intention de coopérer avec le gouvernement canadien pour aider au transport des émigrants et à leur établissement sur cette partie de l'Empire britannique.

L'honorable chef de l'opposition dit que ce ne sont pas les vraies causes de l'immigration, mais que M. Parnell, et le malheureux état de l'Irlande ont plus à faire avec le programme d'émigration du gouvernement anglais que sir John A. Macdonald, sir Charles Tupper et les autres.

Personne n'en doute, M. le président. Si les Irlandais étaient satisfaits de leur condition dans leur pays, ils n'émigreraient pas. Mais il n'en est pas moins vrai qu'ils ne sont pas satisfaits et qu'ils veulent émigrer; ne vaut il pas mieux qu'ils viennent chez nous, que nous leur donnions des terres, et que nous les établissions dans nos campagnes? Ne vaut-il pas mieux que ces émigrants deviennent citoyens de la grande nation dont nous faisons nous-mêmes partie, au lieu de s'en aller aux Etats-Unis, et viennent coloniser notre Nord Ouest? Ce sont de bons citoyens, de bons cultivateurs; ce sont des hommes qui enrichiront le pays, tout en élevant leurs familles. Pourquoi ne pas leur aider à venir dans ce pays? Nous aidons aux Anglais, aux Ecossais, aux Français, aux Allemands et aux Scandinaves à émigrer chez nous; et pourquoi n'aiderions-nous pas à ces Irlandais, qui appartiennent à la même race qu'une partie considérable de nos concitoyens, à venir s'établir parmi nous? Pour quoi ne viendraient-ils pas ici pour jouir des mêmes droits, pour être régis par les mêmes lois que nous, jouir des mêmes avantages que nous, devenir ministres, juges, membres des professions libérales, ou obtenir les emplois publics avec autant de facilité que les autres? Le pays leur est ouvert, et j'espère que ces Irlandais qui ne sont pas satisfaits du traitement et des lois qu'ils subissent en Irlande viendront s'établir ici.

L'évaluation de l'honorable ministre des chemins de fer, pour les travaux qui restent à la charge du gouvernement, s'élevait, l'année dernière, dit l'honorable chef de l'opposition, à $32,500,000, tandis que cette année elle n'est pas de $29,000,000; ce qui démontre que la première évaluation était erronée. Je suis vraiment fâché que cette réduction ne plaise pas à l'honorable député. C'est un pas dans la bonne direction, c'est une économie pour le peuple, et le peuple et la Chambre seront satisfaits de voir que le gouvernement cherche constamment à économiser les revenus et à diminuer la dette du pays.

Mais afin que l'honorable député sache comment ces réductions ont été faites, je vais lui en donner tous les détails.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. L'honorable ministre me permettra-t-il une question avant d'aller plus loin? Il a dit que le chemin de fer canadien du Pacifique avait coûté jusqu'à aujourd'hui $28,000,000. Est-ce que les $3,000,000, frais d'étude, y sont compris?

Sir CHARLES TUPPER. Les $28,000,000 comprennent toutes les dépenses de tout genre, même celles de l'écluse du Fort Francis - toutes les dépenses que l'on peut porter au compte du Pacifique canadien.

M. MACKENZIE. Il devrait en être ainsi.

M LANGEVIN. A moins que l'honorable député n'exige que je lui donne le détail de toutes les sommes qui composent ces $28,000,000, je lui dirai......

M. BLAKE. J'aimerais beaucoup à avoir ce détail.

M. LANGEVIN. L'estimation d'avril 1879 était: De Fort William à Selkirk, $17,000,000; elle est réduite cette année à $14,000,000. J'en donnerai les raisons quand j'en aurai fini avec cet état.

L'embranchement de Pembina était porté, l'année dernière, à $1,750,000; cette année, à $1,556,000. De Kamloops à Emory's Bar, estimation de l'année dernière, $10,340,800; cette année, $8,431,800. D'Emory's Bar à Port Moody, l'année dernière, $3,620,000; cette année, $3,306,000. Le total était, l'année dernière, de $32,715,000; il est cette année de $27,965,000, et en y ajoutant les $35,000 de l'embranchement de Fort William, $28,000,000.

Voici quelles sont les réductions: de Fort William à Selkirk, $2,230,000; l'embranchement de Pembina, $193,100; de Kamloops à Emory, $1,913,200; d'Emory à Port Moody, $313,700; total, $4,750,000.

Voici maintenant la nature de ces réductions sur l'évaluation de l'année dernière: de Fort William à la rivière Rouge, par un meilleur établissement du tracé et par l'amélioration des plans, $1,385,000; par la réduction du matériel roulant, $745,000; par la réduction des frais de construction d'ateliers, etc., $200,000; total, $2,330,000. Déduction faite du coût de l'embranchement de Prince Arthur's Landing et des rails d'acier, $35,000, il reste une réduction de $2,295,000. Sur l'embranchement de Pembina, les réductions sont: matériel roulant, $183,100. De Kamloops à Emory, changement de plans, $1,688,200; réduction du matériel roulant $250,000. D'Emory à Port Moody, changement de plans, $133,700; matériel roulant, $180,600

Ces chiffres prouvent que ces réductions ont éte faites avec soin et basées sur de bonnes raisons; qu'elles ont été faites dans le but d'économiser les finances du pays et les revenus dont nous pouvons disposer, et que mon honorable ami ne devrait pás être maltraité parce qu'il a pu, après l'estimation de l'année dernière, trouver un moyen de réduire encore les dépenses. Il me semble, au contraire, qu'il mérite des félicitations, non pas qu'il ait fait plus que son devoir, mais pour avoir fait son devoir et l'avoir bien fait.

L'honorable député ne veut être lié par aucune opinion qu'il aurait pu exprimer sur la valeur des terres du Nord-Ouest. Pourquoi donc mon honorable ami serait-il lié par son évaluation de l'année dernière, après avoir trouvé moyen de faire des économies pour le pays?

L'honorable chef de l'opposition se plaint que l'on ait adopté le "Union Pacific" pour le type de notre chemin de fer. Il nous dit que ce chemin était dans une telle et telle condition, que les pentes, les courbes et le matériel étaient de telle et telle qualité, d'après le contrat, et qu'on n'aurait pas dû, par conséquent, l'adopter comme type. Mais il se trompe; nous ne prenons pas le contrat du "Union Pacific" pour type du nôtre; nous prenons le chemin de fer tel qu'il est construit, et c'est un excellent chemin. Les pentes et les courbes de ce chemin de fer sont meilleures que celles de bien d'autres chemins qui sont regardés comme lui étant supérieurs, comme des chemins de première classe.

Le "Union Pacific" était ouvert à la circulation en mai 1869; j'y ai voyagé moi-même en 1871, et je l'ai trouvé un excellent chemin. Quoique la vitesse fût très grande, il n'y eut pas pendant mon voyage, en allant à la Colombie anglaise et en revenant, un seul accident sur toute la ligne, quoique, sur un chemin de fer de cette longueur, il n'aurait pas été étonnant qu'il y eut quelque accident. Nous savons qu'il arrive des accidents sur l'Intercolonial. C'est cependant un excellent chemin dont nous sommes tous fiers.

Les courbes et les pentes du "Union Pacific" sont meilleures que celles du "Portland et Ogdensburg" et du "Baltimore and Ohio." Sans doute il y a des pentes raides sur le "Union Pacific", mais nous ne devons pas en conclure, parce qu'il y a des inclinaisons de 80 ou de 90 pieds au mille

sur ce chemin, que nous en aurons de même degré sur le nôtre. Nous connaissons parfaitement les régions que doit traverser le Pacifique canadien ; les explorations et les études ont été nombreuses et coûteuses, et quoique la ligne doive passer par des régions passablement difficiles, elle est, cependant, beaucoup plus facile à construire, si on la compare avec le chemin de fer "Union Pacific" et avec la région qu'il traverse. Le "Union Pacific" grimpe le long des montagnes, ou les tourne, de sorte que, lorsque le voyageur s'imagine avoir parcouru une longue distance, il s'aperçoit tout à coup qu'il n'a fait que la moitié ou les trois-quarts d'un mille, tant est tortueux le tracé de la ligne à travers les Montagnes Rocheuses et la Sierra Nevada.

Mais, sur notre ligne, nous savons par les études définitives que la ligne, au lieu d'atteindre jamais une élévation de 8,000 pieds, ne sera, à sa plus grande hauteur, qu'à la moitié de cette élévation. Nous avons donc raison d'espérer que les courbes et les pentes du Pacifique canadien seront plus favorables que celles même de la meilleure partie du chemin américain.

Nous savons en outre, M. le président, qu'il ne sera pas de l'intérêt de la compagnie de construire un chemin de fer de pauvre qualité. Si le syndicat n'était formé que pour construire le chemin et le remettre ensuite au gouvernement, comme se font presque tous les contrats pour travaux publics, il serait peut-être intéressé à construire un chemin de qualité inférieure. Mais, M. le président, ce chemin de fer doit lui appartenir, il doit l'exploiter, et il ne sera pas assez insensé pour construire un mauvais chemin pour le plaisir de le reconstruire à bref délai. On dit que ces messieurs n'emploieront pas les meilleurs matériaux et qu'ils n'adopteront pas les meilleures inclinaisons et les meilleures courbes, qui permettraient de l'exploiter avantageusement. Ils n'ont pas l'intention de l'exploiter uniquement par plaisir ; ils n'entrent pas dans cette entreprise par simple patriotisme. Ils le font pour gagner de l'argent, et ils en gagneront, parce qu'ils savent qu'un chemin de fer traversant cette magnifique région, colonisée par une population nombreuse et prospère, doit donner des bénéfices considérables.

L'honorable député dit que ce sera un chemin de qualité inférieure, pourvu de rails de fer. S'il avait lu le contrat, il y aurait vu que l'exemption de droits de douane sur les matériaux destinés au chemin de fer s'applique, non pas aux rails de fer, mais aux rails d'acier. Il faut donc que la ligne soit pourvue de rails d'acier, parce que la compagnie n'aura pas la maladresse d'acheter des rails de fer et de payer sur ces rails les droits de douanes ordinaires. Elle se servira donc nécessairement de rails d'acier qui entreront francs de droits. L'honorable député et la Chambre peuvent se rassurer ; il n'y a aucun danger sur ce point.

Une autre objection faite par l'honorable député se rapporte à l'exemption d'impôts à perpétuité pour le chemin de fer et ses dépendances. Supposons que nous insistions pour qu'ils soient taxés, le syndicat nous dira alors : Augmentez la subvention ; c'est une charge indéterminée ; nous ne savons pas ce que seront ces impôts ; ils seront peut-être lourds ; nous pourrions peut-être rencontrer des municipalités dans le Nord-Ouest assez rusées pour défrayer toutes leurs dépenses avec le montant de taxe imposée sur le chemin de fer.

L'honorable député n'insistera certainement pas sur ce point, lui qui trouve déjà que nous faisons la subvention trop considérable. Veut-il que nous forcions ces messieurs à faire un marché à leur désavantage ? A quoi servirait-il de réduire leurs bénéfices probables à leur plus simple

expression, puisque nous ne ferions qu'appauvrir la compagnie? Nous sommes intéressés, le pays est intéressé à ce que la compagnie soit en mesure de construire le chemin de fer et à l'exploiter ensuite, afin qu'elle n'ait aucun prétexte pour venir tous les ans nous demander de meilleures conditions.

Nous voulons régler la question une fois pour toutes; nous voulons dire à la compagnie: Voici nos conventions: Vous construirez le chemin de fer, nous vous payons la subvention convenue en argent et en terres; vous exploitez le chemin et vous nous donnez une garantie qu'il sera exploité pendant les dix premières années qui suivront son achèvement. Si vous l'exploitez pendant dix ans, nous sommes sûrs que vous continuerez à l'exploiter: car, après ce laps de temps, il y aura dans cette région une population suffisante pour permettre à la compagnie une exploitation lucrative.

J'irai plus loin; je prétends que, dans l'intérêt de notre pays, le parlement et le gouvernement ne doivent pas agir envers la compagnie comme envers un ennemi, mais que nous devons la traiter comme un ami du pays, et lui faire le meilleur accueil possible. Si nous lui marchandons maintenant l'argent et les terres, et si nous la chargeons d'impôts, après que le chemin sera construit, il en résultera qu'un jour elle nous dira: "Je ne puis aller plus loin." Ce n'est pas ce qu'il nous faut: il nous faut une compagnie forte, qui fasse honneur au pays et qui soit capable de mener à bonne fin cette grande entreprise du Pacifique canadien.

Nous demandons à la compagnie de faire ce que le gouvernement s'était chargé de faire. Or le gouvernement devait construire un bon chemin et l'exploiter. Le pays craignait que nous ne pussions y parvenir sans nous enfoncer trop profondément dans la dette. Nous avons enfin trouvé des entrepreneurs, des gens riches et connus, qui se chargent de construire la ligne à un prix de $10,000,000 moindre que nos prévisions de l'année dernière.

L'exemption d'impôts en faveur d'un chemin de fer n'est pas une innovation. Voici un télégramme qui démontrera ce que les Etats-Unis ont fait en faveur du "Northern Pacific." Le gérant général de cette ligne nous télégraphie à la date du 15 décembre courant:

"Terrains du chemin de fer sur une largeur de 400 pieds, et toutes les constructions qui y sont situées exempts de taxes en vertu de la charte."

De sorte que l'exemption de taxes du chemin de fer "Northern Pacific" s'étend à une largeur de 400 pieds, tandis que celle du Pacifique canadien ne s'étend qu'à 100 pieds. Les Etats-Unis n'ont pas eu peur d'aller jusque là. Ils savaient que le "Northern Pacific" n'était pas un ennemi pour le pays ou pour le peuple; qu'il était construit pour le bien du peuple et pour son usage, et qu'il fallait, en conséquence, le mettre sur un bon pied une fois pour toutes. Ils savaient que ce serait une des grande artères du pays et qu'il fallait le traiter avec libéralité. Notre pays est grand sous bien des rapports, et nous croyons que sous certains rapports il égalera les Etats Unis; il nous faut donc le mettre sur un bon pied, afin que les directeurs ne viennent pas nous dire: "Vous nous laissez périr d'inanition; donnez-nous encore de l'argent."

M. CASGRAIN. Nous avons encore la garantie.

M. LANGEVIN Nous avons la garantie, sans doute, mais peut-être les honorables députés aiment-ils mieux les forcer à nous demander de meilleures conditions? Ni le gouvernement ni moi ne sommes de ce sentiment.

M. BLAKE. Il ne peuvent pas avoir de meilleures conditions.

M. LANGEVIN. Cependant, l'honorable député croit que nous pour-

rions mieux faire. Les conditions, dit-il, sont trop avantageuses pour le syndicat. En quoi, s'il vous plaît? Nous n'avons pas, dit-il encore, une garantie suffisante pour la section Est. Comment sera-t-elle construite? Vous donnez trop pour la section des prairies. Je vais lui montrer tout à l'heure qu'il s'est occupé de cette section l'année dernière, aussi bien qu'à cette session, et qu'il y a une notable différence dans ses appréciations ; je vais lui montrer que, si les ministres corrigent leurs estimations d'une session à l'autre, de manière à les réduire, le chef de l'opposition, lui, change complètement son programme relativement à la section Est du chemin de fer.

M. POPE (Compton). Il n'est pas responsable de ce qu'il a dit l'année dernière.

M. LANGEVIN. L'honorable député s'est ensuite attaqué à la clause qui exempte de taxes les terres de la compagnie pendant vingt ans. Il trouve toujours que nous donnons trop. C'est l'objection qu'il a contre tout le projet. Si nous taxons les terres, voyons quel sera le résultat. La compagnie déclare au gouvernement que le montant de la subvention, en argent et en terres, qu'elle demande est la compensation des travaux qu'elle entreprend et de l'exploitation de la ligne. Elle nous dira donc : " Si vous taxez nos terres, augmentez la subvention ; elle n'est plus suffisante. Il nous faut dix ans pour achever le chemin de fer ; et jusqu'à ce qu'il soit terminé, nous ne pouvons compter que sur un nombre limité d'immigrants chaque année ; avant qu'il soit ouvert à la circulation, avant dix ans, nous ne pouvons compter sur des bénéfices assez considérables pour nous dédommager des frais de construction. Ainsi, si vous taxez nos terres, augmentez la subvention."

S'il nous fallait revenir au projet de l'année dernière et à celui des honorables députés de la gauche, nous aurions à imposer au peuple une taxe de $78,000,000, ou de $88,000,000 suivant l'évaluation de l'année dernière. Les terres appartiendraient au gouvernement, et celles-là seules qui seraient vendues seraient passibles d'impôts au profit des municipalités. Elles ne seraient donc pas plus taxées que d'après le plan actuel, si le gouvernement construisait lui-même le chemin.

Pourquoi forcer la compagnie à sacrifier ses terres pour échapper à la taxe? Vous voyez bien qu'elle est intéressée à les faire coloniser. Elle ne serait pas assez aveugle pour les garder longtemps en vue d'une augmentation future de leur valeur. Ce qui l'intéresse le plus, ce n'est pas tant le prix de l'acre que les bénéfices réalisés par la ligne sur le transport des produits de ces terres au marché. La compagnie de chemin de fer Minneapolis et Manitoba vend ses terres $5 l'acre, mais avec la condition que, si le colon met en culture un certain nombre d'acres dans une année, le prix sera réduit à $2 ou $2.50 ; preuve que la compagnie trouve son avantage, non pas dans le prix des terres, mais dans leur colonisation et leur mise en culture.

Le syndicat aura tout autant d'intérêt à vendre ses terres de manière à hâter la colonisation ; et chaque colon sera soumis aux taxes comme les autres citoyens de ce pays.

Il faut bien le dire, ce chemin de fer n'est pas construit pour l'avantage particulier de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, de Québec, d'Ontario ou de quelque autre province, quoiqu'il doive leur amener à toutes leur part du commerce du Nord-Ouest. Il est construit surtout et principalement pour les colons du Nord-Ouest ; il n'est donc que juste de leur faire payer leur part des millions que nous déboursons pour le construire. Et quelle sera leur contribution? Ce sera la différence entre la taxe de quelques arpents de terres dans une municipalité et le prix

de ces terres exemptes de taxes. Et cela ne durera pas toujours ; l'exemption est limitée à vingt ans, et les terres vendues en perdent le bénéfice.

Durant les premières années, les colons n'en souffriront pas, car ils commenceront naturellement à s'établir sur les terres les plus rapprochées du chemin de fer. Ces terres seront vendues lot par lot, et le gouvernement, possédant des sections alterna tives, trouvera également à disposer des siennes en peu de temps. Dans un espace de temps assez limité, il ne restera plus guère de terres inoccupées dans les municipalités, et les colons ne souffriront pas beaucoup de l'exemption de taxes accordée à ces terres.

Quiconque demandera une terre pourra se la procurer ; il n'aura qu'à dire : " Je veux ce lot," et il l'aura ; et tout colon qui s'établira sur ces terres écrira à ses amis et les encouragera à venir le rejoindre. Dans quelques années la paroisse ou la municipalité sera colonisée, et l'on ne se ressentira pas du privilége de l'exemption, car les terres ne resteront inoccupées que jusqu'au moment où la colonisation, gagnant de proche en proche, sera parvenue jusqu'à elles. Dans vingt ans, d'ailleurs, il n'y aura d'exemption que pour les cent pieds de largeur de la ligne à travers la municipalité.

Les chemins du Nord-Ouest ont généralement, je crois, une largeur de 100 pieds ; et l'exemption de taxes d'une largeur de 100 pieds à tra vers une municipalité peut-elle être considérée comme un obstacle à la colonisation de cette région ? Je crois que nous ne demandons là qu'une faible contribution de la part des colons aux frais de construction du chemin de fer. Si l'on demandait à la population d'une partie quelconque du vieux Canada, qui ne soit pas encore traversée par un chemin de fer : " Voulez-vous que nous vous donnions un chemin de fer, à condition que vous n'imposerez de taxe ni sur la voie ni sur les stations ?" je suis persuadé qu'elle ne serait que trop heureuse de l'obtenir à ce prix. Ce n'est donc que parce que ce projet a été élaboré par le gouvernement que nos adversaires le condamnent.

Je n'ai pas fait le calcul de la superficie que ces 100 pieds de largeur peuvent donner sur la longueur d'une municipalité ; peut-être quelques-uns de mes honorables amis qui parleront après moi feront-ils ce calcul ; mais, dans tous les cas, ce ne peut être qu'un petit nombre d'acres, et ce sera la seule exemption de toute la municipalité. Si quelques-unes des terres restent inoccupées, les voisins sauront les utiliser comme pâturages. Mais, dira le chef de l'opposition, la compagnie saura bien faire payer un loyer à ceux qui se serviront de ces terres pour pâturage. Dans ce cas, ces terres seront, de suite, sujettes à taxe, et il n'est pas à craindre qu'elles en soient exemptes, même deux ou trois ans.

L'honorable député nous accuse aussi de donner une subvention trop généreuse à la compagnie. L'année dernière, dit-il, l'honorable premier ministre a soumis à la Chambre les règlements du département de l'Intérieur au sujet de la vente des terres, et ces règlements contenaient les dispositions suivantes : Le gouvernement avait décidé de diviser les terres en un certain nombre de lisières, appelées lisière A, lisières B, C, D et E. La lisière la plus rapprochée du chemin de fer devait se vendre $5 l'acre ; la seconde, $4 ; la troisième, $3 ; la quatrième, $2 ,et la dernière $1.

Je ferai observer que, l'année dernière, l'honorable député trouvait ridicule qu'on espérât vendre ces terres $4 ou $5 l'acre, et pensait qu'après avoir montré une telle stupidité, il ne restait plus au premier ministre qu'à donner sa démission et à lui céder sa place. Le pays n'a pas été de cet avis, et notre projet fut adopté.

Nous avons un nouveau plan, cette année. Nous donnons à la compagnie des sections d'un mille de front sur le chemin de fer, sur une profondeur de vingt-quatre milles. L'honorable député vient nous dire aujourd'hui : Calculez la valeur de ces terres à $4 ou $5 l'acre, selon le cas, et ces 25,-000,000 d'acres vous donnent une somme immense. Mais s'il évalue ces terres que nous donnons à $4 ou $5 l'acre, il devrait évaluer au même prix celles que son honorable voisin (M. Mackenzie) offrait aux entrepreneurs. Si cette évaluation est excessive pour son honorable ami, elle doit être excessive pour nous. Il sait que son honorable ami offrait 55,000,-000 d'acres ; il faisait alors partie du ministère.

M. BLAKE. Je ne faisais pas partie du ministère.

M. LANGEVIN. Si l'honorable monsieur ne faisait pas partie du ministère, toujours est-il qu'il n'a pas fait d'opposition à ce plan du gouvernement, qu'il l'a approuvé et appuyé. Il ne s'est jamais séparé de ses amis sur cette question.

A $5 l'acre, ces 55,000,000 d'acres nous donnent $275,000,000. La somme paraît considérable. Elle fait rire l'honorable député. Il y a là certainement quelque chose de risible ; mais qu'il veuille bien se rappeler qu'il a fait le même calcul qui lui prête tant à rire, pour les terres données par notre plan primitif. Si l'un est ridicule, l'autre l'est tout autant.

Mon honorable voisin de droite me communique un calcul qui établit à 72 acres la superficie donnée par une lisière de 100 pieds à travers un township, et ces 72 acres seront les seuls exemps de taxes. Que l'on prenne le premier venu des townships et l'on verra qu'il y a dans chacun plusieurs fois 72 acres en chemins, etc., soustraits à la taxe. Pourquoi taxerions-nous un chemin de fer, si les chemins ordinaires sont exempts ?

J'en étais à faire remarquer que ce prix de $5 et de $4 aurait dû être appliqué aux trois différents projets. Il aurait dû nous dire quelle somme aurait donné la subvention promise en 1873, calculée à $4, $5 ou $3 l'acre ; quelle somme aurait atteint la subvention promise par son honorable ami (M. Mackenzie) ; et en la comparant avec la somme produite par la subvention actuelle, il aurait pu nous montrer qu'en 1873, nous donnions moins que ses amis donnaient en 1875, et que le plan actuel est le moins coûteux des trois.

Mon honorable ami, le ministre des finances, n'a pas agi de la sorte ; il n'a pas calculé à $1 les terres que nous donnions, et à $5 celles qu'offraient les amis de l'honorable député ; il s'est impartialement servi du taux de $1, pour comparer les deux projets, et il a trouvé le résultat dont j'ai parlé en commençant, c'est-à-dire que l'entreprise nous coûte aujourd'hui $78,000,000, tandis qu'en 1873 elle eût coûté plus cher, et que, d'après le plan de nos honorables prédécesseurs, elle eût coûté une somme bien plus considérable encore.

L'honorable député s'efforce de faire croire à la Chambre et au pays que notre plan est détestable. Je sais bien que lorsque le peuple aura lu les discours prononcés des deux côtés, il ne nous jugera pas comme en 1873, et verra que le plan que nous proposons est avantageux au pays, et que nous ne pourrions mieux trouver, étant données les circonstances où nous nous trouvons.

Les honorables députés nous demandent s'il n'y a rien dans la convention que nous aimerions mieux ne pas y voir et que nous voudrions changer. Ma réponse sera celle que j'ai donnée en 1866, lorsque nous avons soumis au parlement le projet de la confédération. Nous disions alors à la Chambre que c'était ce que, les circonstances étant données, nous pouvions faire de mieux. Nous avons dit au pays : Nous n'avons pas à traiter pour un pays désert, qui doit être colonisé et pour le-

quel nous devons faire des lois et créer des institutions. Nous n'avons pas à nous occuper d'un pays habité par une seule race et ne connaissant qu'une seule religion. Le pays au nom duquel nous agissons est peuplé par différentes races, par des Anglais, des Français, des Ecossais, des Irlandais, des Allemands ; la religion protestante et la religon catholique romaine y comptent chacune un grand nombre de fidèles ; nos institutions ne sont pas les mêmes, celles d'une province ne ressemblent pas à celles de l'autre ; nous avons des institutions spéciales à la race française, qui y est attachée et entend les conserver—race loyale, aussi loyale qu'aucune des autres qui habitent le Canada. Nous devons donc étudier les intérêts de tous, et voici un projet de confédération que nous vous proposons d'adopter dans son entier. C'est un compromis, c'est un traité entre les différentes provinces où chacune doit faire des concessions. Il y avait certainement, dans ce projet, des choses que j'aurais préféré ne pas y voir ; cependant, je l'ai accepté comme un compromis, et en même temps comme une mesure destinée à faire la grandeur future du pays.

Pourquoi le gouvernement a-t-il fait cela? Parce que nous n'étions pas seuls à régler cette question. Nous étions quatre provinces, et nous devions tenir compte des préjugés et des différences de races de chacune. Mais il y avait autre chose. Nous savions qu'il y avait des provinces en dehors, à l'ouest et à l'est, ainsi que des territoires qui tôt ou tard devaient demander à être admis dans la Confédération. Les avons-nous traités en pays étrangers ? Non ; nous avons dit qu'ils auraient les mêmes institutions et les mêmes lois que nous. Eh ! bien, M. le président, en cette circonstance, nous ne sommes pas seuls, nous avons affaire au syndicat. Ces messieurs sont une des parties contractantes et nous sommes l'autre. Nous devons passer un contrat avec ces messieurs pour la construction de ce chemin. Devons-nous leur dire : Il vous faut prendre ceci ou ne rien avoir ? Ce n'est pas là la manière dont les contrats sont conclus. Il faut que chaque partie y mette du sien ; il vous faut prendre en considération les exigences de la situation ; il vous faut voir si vos conditions sont acceptables pour l'autre partie. Et après avoir débattu la question avec l'autre partie, si vous trouvez qu'il a raison et que votre offre n'est pas suffisante, et que vous devez donner plus de terre ou plus d'argent, le résultat est que vous devez vous entendre, vous faire des concessions mutuelles, préparer le contrat et le signer. C'est là ce que nous avons fait. Voici un contrat, et nous disons que c'est le meilleur que nous puissions faire. Je crois qu'il est avantageux au pays, que nous épargnons de l'argent au pays en l'adoptant, et j'espère que la réponse de tous nos amis sera une réponse affirmative.

Le point suivant auquel l'honorable monsieur a fait allusion, est la vente des terres par la compagnie et par le gouvernement. L'honorable monsieur a entrepris un calcul très-savamment élaboré pour démontrer que, tandis que la vente des terres de la compagnie rapportera beaucoup d'argent à cette dernière, les sections avoisinantes, appartenant au gouvernement, ne pourront guère être vendues. La compagnie, dit-il, vendra ses terres à cinq piastres l'acre, tandis que nos terrains, dans les environs, ne se vendront pas à plus d'une piastre l'acre. C'est là ce qu'il faut inférer des calculs du chef de l'opposition, parce qu'il applique ses calculs à cinq piastres aux terres de la compagnie, mais non aux terrains du gouvernement. Mais si la compagnie peut vendre ses terres à ce prix, nous avons raison d'espérer que les terres du gouvernement se vendront tout aussi bien. J'espère que la compagnie vendra ses terres à cinq piastres

l'acre, et que les colons seront heureux de payer ce prix; car alors le gouvernement pourra vendre ses terres avoisinantes au même prix, et pourra ainsi se rembourser en peu de temps. Le discours de l'honorable monsieur ne nous permet pas d'autre conclusion. Je crois pouvoir dire que ce que l'on peut inférer raisonnablement de son discours, tel que publié dans les *Débats*, c'est que cette compagnie obtiendra dix piastres par acre tandis que le gouvernement n'obtiendra pas plus de cinq dollars. Je ne sais comment il a pu arriver à cette conclusion. J'ai fait tout ce que j'ai pu pour le suivre dans ses calculs, mais ils étaient si minutieux et si abondants que, malgré tous mes efforts et malgré tout mon désir de rendre justice à l'honorable monsieur, il m'a été impossible de le suivre jusqu'au bout. Mais j'ai pu en recueillir assez pour comprendre que ses calculs n'étaient pas aussi impartiaux que j'étais en droit de m'y attendre de la part de l'honorable monsieur.

Relativement à cette question des terres, il a aussi parlé des arpentages. C'est là un glaive à deux tranchants; les terres ont dû être arpentées en townships, des lignes exactes ont dû être tirées, et pour ces travaux le gouvernement avait besoin d'argent. Le département de l'intérieur pourra sans doute nous fournir des détails sur le coût de ces arpentages. L'honorable monsieur trouve à redire parce que le gouvernement devra faire arpenter une partie de ces terres. Si nous devons donner des sections de terrains à la compagnie, il nous faut donner les lignes extérieures de ces sections: dans ce cas, les arpentages devraient être faits. Il faudrait qu'ils fussent faits par le gouvernement si nous gardions les terres. Mais lorsque nous aurons concédé ces 25,000,000 d'acres à la compagnie, elle devra, naturellement, faire ses arpentages elle-même pour diviser les lots, de sorte qu'une partie des dépenses que le gouvernement aurait eu à encourir, s'il en eût été autrement, sera payée par la compagnie, si cette dernière veut rendre le chemin de fer profitable, et, pour ma part, j'espère qu'elle y réussira. Il est de l'intérêt du pays qu'elle puisse exploiter le chemin avantageusement et avec profit, et si elle ne pouvait le faire, il vaudrait mieux que le gouvernement exploitât lui-même le chemin. Mais nous savons tous qu'une compagnie peut exploiter un chemin de fer à meilleur marché et avec plus de profit qu'un gouvernement peut le faire, même mieux qu'un gouvernement aussi bon que l'administration actuelle.

L'honorable monsieur a parlé des obligations et des responsabilités du gouvernement relativement au chemin de fer. Il dit qu'elles sont indéterminées et qu'elles ne sont pas limitées. Je trouve ordinairement que l'honorable monsieur est très logique, mais je ne puis retrouver sa logique dans le cas actuel. Mon honorable ami le ministre des chemins de fer dit à la Chambre que les parties du chemin que nous avons construites et les parties que nous sommes actuellement à construire coûtent $25,000,000, et ajoute ensuite les $25,000,000 que nous devons donner à la compagnie, et la valeur de $25,000 000. Je crois que nos responsabilités, dans cette affaire, sont aussi bien définies qu'elles peuvent l'être. En évaluant le terrain à $1 l'acre, nous avons un total de $78,000,000 comme la somme que nous avons à payer. Assurément ce calcul est assez défini, assez limité pour convenir à l'honorable monsieur. Mais il n'y aurait pas de définition dans le projet de l'honorable chef de l'opposition. Je ne puis concevoir ce que le peuple d'Ontario ou de Québec a fait à l'honorable monsieur pour qu'il leur dise: Vous n'aurez pas de chemin de fer. Il dit: "Ne construisez pas le chemin de fer, laissez à l'avenir le soin de déterminer les responsabili-

tés du pays." Il ajoute que la région au nord du lac Supérieur est si sauvage et si inaccessible, que c'est une telle solitude, que nous ne pouvons y construire un chemin de fer et que nous devons laisser cela pour considération future. Un honorable député, je crois que c'est le député d'Algoma—qui connaît ce dont il parle—nous dit que cette région est loin d'être aussi mauvaise qu'on la représente; que nous serons agréablement surpris de sa condition si nous la traversons. Assurément l'honorable monsieur ne peut se plaindre du manque de définition dans la matière lorsqu'il peut déterminer le coût par un simple calcul. L'honorable membre qui, évidemment, voulait plaisanter, dit qu'il y aura un soulagement à la fin pour le pays—et que ce soulagement viendra de ce que l'honorable ministre des chemins de fer sera à sa place pour présenter de nouvelles évaluations réduites. Je n'ai pas de doute que ce sera un soulagement pour les honorables messieurs de la droite de voir mon honorable ami au pouvoir comme ministre des chemins de fer pendant ces vingt années; et je n'ai pas de doute que le peuple lui-même ne soit content de cette prédiction. Dans tous les cas, je crois que ce sera mieux d'avoir mon honorable ami ici pour préparer des estimations réduites, qu'il peut avoir exagérées, que d'avoir les honorables messieurs de la gauche au pouvoir, promettant une augmentation de revenus et tous les bienfaits d'un âge d'or à un peuple confiant. Nous devons nous rappeler que lorsque les honorables messieurs occupaient les banquettes ministérielles, ils ne se sont pas montrés à la hauteur des promesses qu'ils avaient faites. Ils disent que nos obligations et nos responsabilités sont indéfinies; mais j'aimerais à savoir s'il en était autrement lorsque ces honorables messieurs étaient au pouvoir. Nous avons chaque année un discours sur nos finances. Quelquefois, ce discours était très savamment élaboré et très intéressant pour le pays, et l'on nous promettait que les déficits auraient une fin si la Chambre voulait seulement consentir à augmenter le tarif. Mais après avoir attendu d'année en année, pendant cinq ans, le résultat n'a pas été un surplus—ni la définition de nos responsabilités, ni les deux bouts joints ensemble, mais un déficit de plusieurs millions de piastres. Je crois que le pays admettra avec l'honorable chef de l'opposition que c'est un grand soulagement pour le pays de voir le ministre des chemins de fer et ses amis au pouvoir.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. LANGEVIN reprend le débat: J'en arrive à la huitième objection que le chef de l'opposition a faite contre le projet. Il a prétendu que la division de l'argent et des terres en trois sections n'est pas équitable, et n'offre pas une garantie suffisante au pays. Cette question a été bien posée par le gouvernement lorsque nous avons discuté les conditions avec le syndicat. En consultant le contrat, nous trouvons qu'il y a trois sections, ou plutôt deux sections avec une section divisée en deux sous-sections; de la section du centre 900 milles vont jusqu'aux Montagnes Rocheuses—à Jasper House—et 450 milles de Jasper House à Kamloops; la section de l'Est, de 650 milles, est au nord du lac Supérieur. Par le contrat, la première partie de la section du centre, 900 milles, doit recevoir $10,000 par mille, faisant $9,000,000, et 11,250,000 acres, ce qui, à un dollar l'acre, équivaut à $11,250,000, faisant $20,250,000 en argent et en terrain. La seconde partie, 450 milles, doit recevoir $10,333 par mille, ou $6,000,000 en argent et 7,500,000 acres de terrains, à une piastre, égale à $7,500,000, faisant $13,500,000 en argent et en terres. La section du lac Su-

périeur, de 650 milles, doit recevoir en argent $15,384 par mille ou $10,000,000, et en terres 9,615 acres par mille, ou 6,250,000, équivalant à $6,250,000, faisant $16,250,000 en argent et en terres. Si vous prenez ensemble les subsides en argent et en terres, vous trouvez pour les 900 milles de Jasper House $22,500 par mille; pour les 450 milles à travers la région montagneuse de la Colombie anglaise, $30,000 par mille, et pour les 650 milles de la section Est, $25,000 par mille. Néanmoins, l'honorable monsieur dit que cette division n'est pas juste et n'offre pas une garantie suffisante au pays pour la construction du chemin. L'honorable monsieur devrait se rappeler que lui-même, l'an dernier, nous a fait un discours sur cette question dans lequel il citait des chiffres pour montrer quel serait le montant requis pour ces trois sections. Naturellement, son but à cette époque était de prouver que le chemin coûterait une très-forte somme d'argent. L'honorable monsieur, répondant au ministre des chemins de fer, disait:

"En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de première classe, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation.

"Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de $42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmondton et la passe Burrard, comme je l'ai dit, coûterait $45,000,000, et celui de l'est, entre le fort William et le Nipissingue, d'une longueur de 650 milles, reviendrait, suivant l'estimation du député de Lambton, à $32,500,000. Ainsi, les deux parties extrêmes, estimées à $77,000,000, et la partie centrale, avec les frais déjà encourus, à $45,500,000, formeraient un total de $120,000,000.

L'honorable monsieur nous a donné ces chiffres pour montrer ce que coûterait le chemin. C'était, sans doute, son but à cette époque de démontrer qu'il coûterait une énorme somme d'argent, de faire connaître à chaque électeur du pays qu'il coûterait $120,000,000; que nous étions incapables de continuer le chemin, et qu'essayer de le construire, ce serait ruiner le pays. C'était sa prétention alors. Cette année, nous venons dire que nous pouvons construire le chemin pour $78,000,000, quoique, l'année dernière seulement, selon l'honorable monsieur, il devait coûter 120 millions de piastres. Le fait est que les honorables messieurs de la gauche ne veulent pas du tout du chemin de fer du Pacifique. Si nous appliquons les calculs de l'honorable député aux sections de l'est et de l'ouest, nous trouverons que chaque mille de chemin de fer dans la section montagneuse aurait coûté $100,000, et que chaque mille dans la section de l'est aurait coûté $50,000. D'après nos calculs, la section de l'ouest coûtera $30,000 au lieu de $100,000, et la section de l'est, $25,000 par mille. La proportion donnée ici est plus favorable à la section de l'est, comme garantie pour le gouvernement, que la proportion d'après les chiffres donnés par l'honorable monsieur l'année dernière. Mais à quoi sert de leur donner $100,000 et $50,000 par mille, si ces montants ne sont pas nécessaires? Les honorables messieurs de la gauche doivent voir que l'évaluation de l'honorable ministre des chemins de fer, si c'était là son évaluation, pouvait être changée cette année, comme dans le cas de la réduction dans les contrats, qui a diminué de $38,000,000 à $28,000,000. Donc le gouvernement a une ample garantie dans ce montant d'argent pour la construction de la section de l'est comme pour celle de la

section de l'ouest. En vertu du contrat, ces trois sections doivent être construites simultanément et rapidement. Le premier juillet prochain, il faut que les travaux commencent sur la section de l'est aussi bien que sur la section du centre ; c'est là une des conditions du contrat, le marché avec le syndicat, et à l'expiration de dix années, la section de l'est, comme la section du centre et la section de l'ouest, doit être complétée. La section des prairies sera peut-être construite plus rapidement que les autres. Si oui, tant mieux. Cela ouvrira le pays plus tôt, les émigrants afflueront, et nos terres ainsi que les terres de la compagnie seront occupées plus tôt. C'est une condition particulière du contrat que les deux sections puissent être terminées dans dix ans. Pour cette section de l'est, nous avons réservé 16,250,000 acres pour construire les 650 milles et $25,000 par mille. Comme je l'ai dit avant la suspension de la séance, on ignore que la région au nord du lac Supérieur n'est pas la région stérile que grand nombre de gens se figurent. Il paraît qu'une bonne partie de cette région est un bon pays qui fournira du trafic au chemin de fer. Heureusement pour Ontario, il se trouve compris dans ces limites, et le chemin de fer ouvrira le pays ; mais cela n'empêche pas que nous soyons certains que ce fait n'était pas suffisant pour assurer la construction de cette ligne.

L'objection suivante du chef de l'opposition est que la compagnie peut construire des chemins de fer partout où il lui plaît ; que les autres Canadiens n'ont pas le même privilége, mais doivent s'adresser au parlement pour obtenir l'autorisation. La compagnie peut construire des embranchements au Nord-Ouest ; quel mal y a-t-il à cela ? Est-ce que nous refusons jamais aux messieurs qui veulent s'organiser en compagnie la permission de construire un chemin de fer où il n'y en a pas d'autres, et où il y a besoin de chemin de fer ? Jamais ; nous leur donnons toujours une charte, et elles sont souvent subventionnées par les autorités locales ou fédérales. Dans le cas actuel, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne demande pas un seul dollar de subvention, ni en terres ni en argent, pour construire ces embranchements. Elle nous dit : Nous avons besoin de cette autorisation. Nous lui donnons 25,000,000 d'acres dont une bonne partie ne sera pas près du chemin ; une bonne partie des terres peut se trouver à 50, 100 ou 200 milles de distance. Comment pourra-t-elle atteindre ces terrains ? Elle a beaucoup d'intérêts dans ces terrains. Pourquoi ? Non seulement parce qu'ils doivent être vendus pour lui donner le capital pour se rembourser, mais parce que ces terrains, une fois colonisés, donneront du trafic à la ligne-mère. Ainsi il est de son intérêt de construire des embranchements, et pourquoi en serait-il autrement ? Ce chemin ne sera pas un simulacre de chemin de fer, mais une grande voie ferrée d'un bout du pays à l'autre ; et pourquoi ne pas offrir toutes les facilités pour la colonisation du pays ? Mais les sections de terrains de la compagnie à 100 milles ou à 200 milles à l'intérieur sont avoisinées par des sections de terrains appartenant au gouvernement, et les embranchements de la compagnie favoriseront le gouvernement en ouvrant ses terrains et en augmentant leur valeur. Les colons ne se fixeront pas à 200 milles à l'intérieur, où il n'y aura pas de chemin de fer. Je suis surpris des plaintes des honorables messieurs de la gauche à ce sujet. Je suis certain que les colons de ce pays, dans 10, 20 ou 30 ans, ne leur seront guère reconnaissants d'avoir essayé à empêcher la compagnie de construire des embranchements du chemin de fer pour ouvrir le pays.

Le chef de l'opposition dit que les

Canadiens ne sont pas sur un pied d'égalité avec le syndicat. Cela n'est pas douteux, et c'est parce que certaines autres personnes n'appartiennent pas au syndicat et ne veulent pas consentir les mêmes obligations. Non-seulement la compagnie est intéressée; mais le pays est intéressé autant que la compagnie à avoir des embranchements. Il est de l'intérêt de cette région que de tels pouvoirs soient accordés à la compagnie. Je suis sûr que le gouvernement ne refusera pas son acte constitutif à toute compagnie qui s'adressera à lui pour les obtenir. Supposons que quelques messieurs demeurant à Winnipeg désirent avoir un chemin de fer pour aller à la rivière à la Paix; quelqu'un croit-il qu'ils éprouveront moins de difficulté à obtenir une charte? Ce syndicat ne peut être un obstacle pour eux. Il ne peut empêcher d'autres citoyens de construire ce chemin s'ils le desirent. Ne nous rappelons-nous pas le fameux projet de loi du député de Bothwell (M. Mills)? Il favorisait la construction de tous les chemins de fer au Nord-Ouest, non par un bill, comme nous le proposons, mais en donnant aux entrepreneurs des subventions en argent et en terres. Donc, s'il était juste sous le gouvernement de l'honorable député de Lambton—et le chef actuel de l'opposition a dû être en faveur de ce programme—d'aider aux chemins de fer jusqu'à ce point, il ne peut être injuste pour nous de les aider lors que nous ne leur donnons ni argent ni terrains.

L'objection suivante que l'honorable chef de l'opposition a faite est celle-ci: que la compagnie versera $5,000,000 seulement, et se remboursera bientôt par la vente de ces terres. Quelle objection y a-t-il à cela? Ces terres seront les terres de la compagnie, et elle les vendra, et le produit ira dans sa caisse et servira à rembourser l'argent dépensé ou souscrit par ses membres pour le chemin. C'est le cas pour toutes les autres compagnies qui ont des terres à vendre et un chemin de fer à exploiter. Les recettes provenant de la vente des terres et du trafic vont dans la caisse des compagnies, et servent à payer les dépenses et les dividendes, et je suppose que cette compagnie aura le droit de faire la même chose. Mais si les terres sont vendues, le syndicat ne les transportera pas hors du pays. Ces terres doivent rester dans le Nord-Ouest, et, si elles sont vendues, à qui seront-elles vendues? Il faudra qu'elles soient vendues à des colons, et si elles sont vendues à des colons, nous aurons atteint exactement le but que nous voulons atteindre, c'est-à-dire que nous aurons attiré des colons pour se fixer dans le pays, pour le coloniser, pour en faire un grand pays, pour créer de nouvelles provinces dans cette région. Nous aurons de nouveaux sujets britanniques dans ce pays, des hommes qui auront les mêmes aspirations que nous, qui éliront leurs représentants, dont les représentants siégeront dans cette salle, si cette salle est assez grande pour les contenir; qui, dans tous les cas, siégeront en parlement avec nous. Ils viendront ici prendre part à notre législation, et ils auront tous les droits que nous possédons. Mais l'honorable monsieur se plaint de ce que cette compagnie aura l'avantage de vendre ses terres et d'y fixer des colons. L'objet que nous avons en vue est de construire le chemin. Nous ne désirons pas dépenser $50,000,000 en argent, mais $25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terres; et pourquoi agirons-nous ainsi? Si l'honorable monsieur a raison, si la compagnie se rembourse par la vente de ces terres, que devient l'affirmation de l'honorable monsieur qui dit qu'il y a un monopole qui fermera le Nord Ouest à notre population? Comment l'accès de ces terres lui serait-il fermé si ces terres doivent être vendues aux colons et achetées par eux? Vous ne pouvez avoir rai-

son sur les deux points. La compagnie ne peut exercer un monopole qui fermera ce pays à la colonisation et se rembourser par la vente de ces terres aux colons.

L'honorable monsieur a dit qu'elle deviendrait la grande propriétaire du Nord-Ouest. Cela ne peut pas être, parce que, dans le premier cas, elle sera obligée de vendre ces terres dans son propre intérêt, et d'après l'honorable monsieur, elle se remboursera bien vite par la vente de ces terres. Naturellement, la compagnie peut, s'il emploie le mot monopole dans un autre sens, exercer un monopole de cette manière : elle sera une compagnie de chemin de fer qui aura le trafic du pays sur sa ligne ; mais, dans tous les cas, de tels pouvoirs doivent être donnés à une compagnie, et il vaut mieux les donner à une compagnie puissante qu'à une compagnie faible.

Mais l'honorable monsieur, pour les besoins de sa cause, prétend, comme je l'ai dit il y a un instant, que le syndicat sera le grand propriétaire du Nord Ouest. Or, je le répète, il ne peut être le propriétaire du Nord-Ouest pour l'excellente raison que sur 250,000,000 d'acres de terres, il n'en aura que 25,000,000 ou un dixième du tout. Mais l'honorable monsieur, dans sa crainte, a oublié qu'en sa qualité de chef de l'opposition, dans la haute position que ses talents et la confiance du parti libéral lui ont fait atteindre, qu'un défi ne doit pas être lancé ici au parlement. Il nous a dit que les hommes qui s'établiront au Nord-Ouest seraient moins que des hommes s'ils permettaient à cette loi d'exister. Vous parlez, a-t-il dit, d'envoyer des Irlandais au Nord-Ouest. Qu'est-ce que l'honorable monsieur voudrait que ces hommes fissent? Qu'ils empêchassent la compagnie d'exercer les pouvoirs qui lui seront conférés par cette loi ? Il dit que les colons seraient moins que des hommes s'ils permettaient à cette loi d'exister,

PLUSIEURS VOIX. Très bien, très bien !

M. LANGEVIN. Cette loi durera aussi longtemps que le parlement voudra la faire durer ; et si le parlement voulait abolir la loi, je suppose que cette compagnie serait traitée comme toute autre compagnie, comme tout individu, et serait indemnisée pour la perte de ses droits. Peut-être l'opinion de l'honorable monsieur qui dit : " Très bien," diffère-t-elle de la mienne !

M. MILLS. Très bien, très bien !

M. LANGEVIN. Je serais très affligé qu'on pût jamais dire en ce pays : la propriéte c'est le vol. La propriété est l'une des grandes bases de la société, et, en conséquence, je suis étonné de voir que l'honorable monsieur, qui occupe une position éminente dans son parti, qui a été ministre de la couronne, puisse épouser une semblable doctrine. Je suis certain que le parlement n'admettra jamais une telle doctrine, dans aucun cas, que ce soit au sujet de cette compagnie ou d'un individu, ou que ce soit un agent d'une compagnie peu sympathique. Le parlement rend toujours justice. C'est l'un des principaux traits distinctifs de notre législation que chaque fois qu'un droit acquis, un droit de propriété, a été en danger, le parlement a toujours indemnisé les parties lésées.

M. MILLS. Pas toujours.

M. LANGEVIN. Naturellement, l'honorable monsieur persistera dans ses vues ; je ne puis les modifier. Ses vues sont très avancées, mais je doute fort que, dans ce parlement, il puisse trouver beaucoup de partisans d'une telle conduite. Qu'il l'essaye!

M. MILLS. A la question.

M. LANGEVIN. Qu'il présente une motion, et il verra si le parlement approuvera cette doctrine.

M. MILLS. Vous avez un projet de loi de cette nature devant la Chambre.

M. LANGEVIN. Si l'honorable monsieur veut me permettre de revenir au sujet qui est sous considération, lorsqu'il présentera le projet de loi dont il parle, je serai prêt à lui répondre. La dernière partie des remarques du nouveau chef de l'opposition va plus loin, sur ce point, que nous pourrions le croire. Il dit en substance, parlant de l'envoi des Irlandais au Nord-Ouest, que nous n'avons pas besoin d'Irlandais, "*no Irish need apply.*" Ils ne doivent pas aller au Nord-Ouest, qui est ainsi réservé pour les honorables messieurs de la gauche; nul Irlandais ne doit y être toléré. Nous trouvons ordinairement des Anglais, des Ecossais, des Français et des Irlandais travaillant ensemble aux chemins de fer, essayant à faire leur part, et l'on sait parfaitement que les Irlandais ne sont pas des ouvriers moins utiles que les autres. Mais que veut l'honorable monsieur? Je n'ai pas de doute que vous vous rappelez son discours de 1874. Il préférerait la main-d'œuvre chinoise. Il préférerait les Chinois aux Irlandais. Je n'ai pas d'objection aux Chinois, lorsqu'il y en a dans le pays, tant qu'ils respectent les lois et sont de bons citoyens; mais ce que je dis est ceci: que nos propres compatriotes, les Irlandais, qui quittent leur île magnifique ne manquent pas de venir ici. Il y a assez de travail et de terres en ce pays pour eux, et ils seront reçus comme des amis, non comme des ennemis.

J'arrive maintenant à un point très important, une remarque très importante faite par l'honorable chef de l'opposition. Il dit qu'il est en faveur d'un raccordement avec l'Est, mais non au prix d'une dépense énorme. Il ne veut pas, dans tous les cas, de la section du lac Supérieur pour le présent, et préfère la ligne du Sault Sainte-Marie. Il dit que la ligne serait de 87 milles plus longue que par le nord du lac Supérieur, mais que nous l'aurions sept années plus tôt. Cela ne s'accorde pas avec les vues exprimées par l'honorable monsieur l'année dernière. Maintenant, il dit: le raccordement de l'est, au nord du lac Supérieur, coûte trop cher, nous n'en voulons pas; ayons la ligne du Sault Sainte-Marie qui nous amènera à Manitoba en passant à travers les Etats-Unis. L'honorable monsieur se rappellera que le programme de ce parlement n'a pas été d'avoir un chemin de fer passant à travers un pays étranger, ni de dépenser des millions pour un chemin de fer international à l'est et un chemin de fer du Pacifique à l'ouest, dans le but d'avoir un chemin à travers les Etats-Unis d'Amérique. Nous voulons un chemin à nous, pour le maintien des institutions britanniques sur ce continent. Nous voulons un chemin qui sera un bienfait pour le Canada et les Canadiens, mais nous ne voulons pas d'un chemin qui conduira nos émigrants à travers les Etats-Unis et les enlèvera au Manitoba et au Nord-Ouest. Si l'honorable chef de l'opposition veut un chemin de ce genre, pourquoi n'a-t-il pas, lorsqu'il était au pouvoir, présenté son projet du Sault Sainte-Marie, s'il en avait l'intention? Mais non; il n'était pas certain de son fait. Il savait qu'il ne pouvait effectuer ce raccordement de l'est par le nord du lac Supérieur; il ne pouvait trouver une compagnie, il n'avait pas une compagnie, il n'avait pas les moyens à sa disposition, et il n'a jamais parlé de ce projet. Mais maintenant, voyons ce que l'honorable monsieur a déclaré l'année dernière. C'est très intéressant, parce que cette déclaration expose le programme de l'opposition relativement à l'Est du Canada; et lorsque je parle ainsi, je veux parler de cette région à partir du lac Nipissingue à l'est, y compris Ontario, Québec et les provinces maritimes. Voyons ce qu'était le programme des honorables messieurs de la gauche, au sujet de l'est, et ce que nous pourrions attendre de leur part

s'ils occupaient les banquettes ministérielles. Je ne veux pas être trop long sur un sujet de cette nature, mais je crois que la Chambre prendra patience pendant que je lirai quelques extraits du discours de l'honorable monsieur. Je ne demande pas la permission des honorables messieurs de la gauche, parce que c'est un discours de leur propre chef, et naturellement ils seront heureux de l'entendre encore une fois. L'honorable monsieur disait:

"Nous ne devons pas oublier ici le chaînon de l'est. L'honorable monsieur, de son côté, ne l'a pas tout à fait oublié, et il a fait preuve d'égards à notre endroit en laissant entrevoir une faible espérance que ce chaînon sera construit.

"La province de Québec a dépensé près de $11,000,000—ce qui était un peu au-dessus de ses moyens—pour construire un chemin de fer dont le but principal est de s'emparer du commerce du Pacifique. Elle a tendu son bras dans la direction de l'ouest, aussi loin que cette capitale, et elle se demande maintenant à quelle époque elle pourra atteindre plus loin, quand les dépenses énormes qu'elle a encourues lui rapporteront les bénéfices sur lesquels elle comptait. Je suis heureux d'apprendre que son chemin de fer donne quelque rendement tel qu'il est; mais Québec ne comptait pas ce que son chemin de fer rapporterait, étant encore neuf et difficilement exploité: elle voulait qu'il amenât un grand changement de commerce dans ses principales villes, qu'il attirât la prospérité dans son sein. Mais à moins qu'il ait un raccordement à l'est, et tant que ce raccordement ne sera pas fait, l'espoir qui l'a engagé à construire ce chemin ne se réalisera pas. Mon honorable ami a senti cela.

"Je ne prétends rien savoir, mais je ne serais pas surpris si, privément, on lui avait parlé dans ce sens. Je ne serais pas surpris si quelqu'honorable député de la province de Québec lui avait présenté avec plus de chaleur encore, dans le secret du cabinet, les observations que je viens de lui faire publiquement. Je ne serais pas étonné qu'on lui eût fait entendre, en termes aussi énergiques que le permettent les égards dus à un ministre puissant, qu'il est indispensable de sa part de laisser entrevoir l'espoir, si faible qu'il soit, que, dans un avenir prochain, le chemin de fer sera raccordé à la ligne principale; et que l'honorable monsieur eût répondu à la députation de Québec: "Messieurs, pour le moment, nous ne pouvons brûler la chandelle que par le milieu et par le bout de l'ouest; mais un temps va venir, plus tôt que vous ne le pensez, où nous la brûlerons par le milieu et par les deux bouts, et le bout de l'est flambera comme l'autre." C'est là, du moins, ce que l'honorable monsieur nous a laissé vaguement entendre ce soir.

"Mais mes honorables amis de Québec ne manqueront pas de comprendre combien ils se rapprochent davantage de leur but en se mettant immédiatement à construire l'extrémité de l'ouest et à dépenser, suivant l'estimation corrigée, $30,000,000 à la Colombie anglaise. Ils sentiront combien en allant jeter $30,000,000 dans ce pays à teinte brune, représenté sur la carte de l'honorable ministre, ils vont hâter le jour où notre excédant devra nous permettre de faire le raccordement après lequel ils soupirent. Ils examineront si notre bourse est semblable au vase d'huile de la veuve, lequel contenait toujours la quantité suffisante, quelque quantité qu'on en tirât. Ils considéreront si, même dans notre abondance et notre prospérité, même avec les facilités que nous possédons de faire des emprunts et d'obtenir des capitaux, nous serons plus en état d'exécuter les travaux à l'extrémité de l'est, par le fait que nous commençons maintenant à construire la section de l'ouest. Ils songeront qu'il

est possible, qu'il est probable même que la précipitation que vous apportez dans la construction de la section de l'ouest surcharge le pays, compromette l'existence du projet tout entier, et rende irréalisable, sinon pour toujours, du moins pour longtemps, toute tentative d'opérer une liaison à l'est.

"Suivant ses habitudes, l'honorable monsieur n'a pas été tout à fait logique sur ce sujet. Dans le but de calmer l'anxiété de ses amis et de ses partisans, il a fait tout ce qu'il a pu pour démontrer que le gouvernement est obligé de procéder avec lenteur. Ce contrat, dit-il, contient des clauses qui vous donnent le pouvoir absolu d'arrêter les travaux à un moment donné; et si nous voyons que la construction de ces 125 milles de la Colombie pèsent trop lourdement sur les ressources du pays, soyez certains que nous la discontinuerons. Nous n'allons pas vite; nous procédons lentement. Nous comptons cependant, dans l'espace de dix années, après avoir économisé les dix millions dont j'ai parlé, construire au moins cette section; mais nous ne nous engageons pas à la terminer en dix ans. Nous ne considérons pas que nous sommes tenus envers la Colombie anglaise d'achever ces ouvrages en 1890, et nous ne les achèverons pas dans les dix années si la chose épuise par trop les ressources du pays.

"Il n'en fallait pas moins pour calmer les appréhensions de ceux qui craignaient que les impôts fussent trop considérables et les dépenses faites avec trop de précipitation. Mais l'honorable monsieur a été obligé de revenir sur ses pas, et pour prouver que même cette grande dépense n'ajournerait pas indéfiniment les travaux de la partie de l'est, il lui a fallu montrer la "frange d'argent" du nuage—c'est ainsi, je le crois du moins, qu'il s'est exprimé; il dit en effet: "J'ai tellement confiance dans la réussite de mon projet, que je ne désignerai pas le jour où l'occident unira sa pourpre aux roses de l'orient, mais ce jour arrivera bien plus tôt qu'aucun de vous ne peut le croire." A un moment donné, il dit: "J'irai lentement dans l'ouest, parce les travaux peuvent être très lourds pour nous; n'ayez aucune crainte." Puis, l'instant après, il s'écrie: "Je puis procéder dans l'ouest avec une rapidité telle, qu'il me sera possible de commencer tout à l'heure dans l'est—n'ayez aucune crainte!" Voilà les paroles logiques de l'honorable ministre. Or, je ne doute pas que ces assertions n'aient pour but de satisfaire et de consoler, et peut-être y réussiront-elles; mais si on examine la chose à un point de vue politique, je crois que ses propositions sont irréalisables en fait, et qu'on reconnaîtra l'impossibilité de commencer les travaux de la partie de l'est avant que les sections du centre et de l'ouest soient terminées, si du moins l'entreprise doit se poursuivre suivant le projet et les intentions de l'honorable monsieur qui, dans mon opinion, sont au-dessus des ressources du pays. Québec peut s'attendre à voir la section de l'est se commencer lorsque la partie ouest sera terminée, c'est-à-dire que la section Est sera commencée en 1890 pour se terminer en 1897, et j'espère que nos voisins vivront assez longtemps pour goûter cette jouissance."

C'est là ce que l'honorable monsieur a dit l'année dernière, en s'adressant aux députés de Québec. Il espérait avoir leur appui, et il leur disait que les députés de Québec n'étaient pas convenablement traités par le gouvernement du pays, que leurs intérêts étaient négligés et que le raccordement avec l'est de cette section qui se trouve au nord du lac Supérieur avait été retardé, parce que l'on voulait dépenser 30 millions de piastres à la Colombie anglaise, et que les revenus du pays n'étaient pas suffisants; que nos bourses n'étaient pas assez bien remplies pour cons-

truire plus que la ligne de la Colombie, et qu'en conséquence cette pauvre province de Québec était laissée à l'arrière-plan. L'est était négligé, au dire de l'honorable monsieur; mais s'il pouvait seulement revenir sur les banquettes ministérielles, que ne devrait il pas faire pour la province de Qnébec? "A tout prix, ramenez-moi au pouvoir, donnez-moi encore cinq ans, et je ferai ce que je n'ai pas fait pendant les cinq dernières années; mettez-moi à même de vous donner le chemin de fer que ce mauvais gouvernement ne veut pas vous donner." Voyons maintenant ce que l'honorable monsieur nous dit aujourd'hui. Nous avons ce projet de chemin de fer et nous venons devant le parlement avec un contrat et un syndicat, et que trouvons-nous? Nous trouvons que non-seulement la section de l'ouest, mais encore la section de l'est sont assurées. L'honorable monsieur voit immédiatement que cette section étant assurée, Ontario, Québec et l'est seront reliés avec le chemin de fer du Pacifique. Il voit immédiatement que son discours de l'an dernier sera cité ici et que tous sauront que le mauvais gouvernement qui n'était pas favorable à l'est a assuré à ces pauvres Québecquois le raccordement pour lequel ils ont dépensé leurs $11,000,000. Mais l'honorable monsieur est un fin renard. J'espère que cette expression est parlementaire. Je pense qu'elle est convenable, mais je ne voudrais pas me servir d'une expression qui ne serait pas parlementaire.

M. BLAKE. Je ne m'oppose pas à cette expression.

M. LANGEVIN. Je suis heureux que l'honorable monsieur ne s'y oppose pas; il dit qu'il ne s'oppose à rien de ce que je puis dire, parce que cela ne peut lui faire tort. Il n'est pas aussi invulnérable qu'il croit l'être, ou qu'il pourrait le paraître, et quoique mes coups ne soient peut-être pas aussi rudes que ceux de quelques autres membres de cette Chambre, je puis dire, sans présomption, que quelques-uns de mes coups ont été sentis par l'honorable monsieur. Dans tous les cas, l'honorable monsieur est un fin renard, et voyant qu'il ne sera pas appelé à appuyer le programme qu'il exposait l'an dernier, il dit: "Non; ne voyez-vous pas que cela n'est pas de votre intérêt comme Québecquois? Ne voyez-vous pas que le programme est de construire la ligne du Sault Sainte-Marie? Lui, un homme d'Ontario, se plaçant au-dessus de toutes les considérations de parti, de toutes les considérations locales, ajoute: "Vous voyez que le chemin de fer va amener tout le commerce de l'Ouest, tout le commerce du Nord-Ouest américain—où? à Montréal. Et alors, vous, messieurs de Québec, ne me donnerez-vous pas un coup d'épaule et n'appuierez-vous pas mon projet, lorsque vous voyez que par mon plan de la ligne du Sault Sainte-Marie, je dirige le commerce vers Montréal et Québec? En conséquence, vous devez me suivre et ne pas appuyer le gouvernement. Si vous le suivez, vous courez à votre perte. Mais venez avec moi, et j'aurai soin de vous. Je veillerai à vos intérêts." Je réponds à l'honorable monsieur qu'il ne doit pas espérer qu'ils le suivront. L'honorable monsieur et la grande majorité de la Chambre savent parfaitement que ceci est un aussi bon plan, pour la construction du chemin de fer, qu'il était possible de soumettre au parlement. C'est un plan qui assurera la construction du chemin—un plan qui servira les intérêts de toutes les parties du Canada, et donnera un chemin de fer sur le territoire canadien, au lieu d'un chemin de fer qui transporterait une partie de notre commerce à travers les Etats-Unis, et conduirait les immigrants hors de Manitoba. Nous savons très bien ce qui se passe chaque jour au sujet des provinces et des territoires de l'ouest du Canada; nous sommes obligés d'envoyer nos immigrants à

travers les Etats-Unis, et à chaque station nous rencontrons des raccoleurs envoyés par les compagnies de chemins de fer et de colonisation, qui insistent auprès de nos immigrants pour que ces derniers aillent au beau Kansas ou dans d'autres territoires de l'ouest des Etats-Unis. Ils leur disent de prendre passage dans les chars et d'aller dans un pays où ils trouveront des amis, au lieu d'aller à Manitoba qui est un pays inhospitalier. Ils disent: "Ne voyez-vous pas cette petite brochure? Elle contient un discours de l'un de vos hommes les plus éminents du Canada, le chef de l'opposition; nous ne cherchons pas à vous tromper, puisque voici sa photographie." Ainsi ils vont aux Etats-Unis, et les honorables messieurs trouvent leur conduite patriotique!

Je crois, M. le président, que j'ai touché à presque tous les arguments dont s'est servi l'honorable monsieur; mais, comme il y en a d'autres qui doivent parler après moi, ils relèveront sans doute les points que je puis avoir omis. Je crois, dans tous les cas, que j'ai démontré quelles sont les raisons qui nous ont portés, en premier lieu, à entreprendre la construction de cette voie ferrée, et que les divers gouvernements qui se sont succédé ont adopté un programme pour sa construction. J'ai indiqué quels efforts ont été faits, quels sont les plans qui ont été soumis et les sacrifices qui ont été demandés au parlement et au pays dans chaque cas. J'ai démontré, en estimant le prix des terrains à $1 l'acre, que le montant d'argent et de terres que nous demandons au parlement de consentir à donner au syndicat—le montant dépensé et à dépenser est de $78,000,000,—est de beaucoup moins élevé que tous les montants qui aient jamais été mentionnés comme devant représenter le coût probable du chemin de fer. J'ai démontré, de plus, que, non seulement le chemin de fer sera construit par le syndicat, mais qu'il sera exploité par lui pour tout le temps à venir, et que nous avons entre les mains des garanties suffisantes pour assurer ces deux résultats. J'ai démontré, au sujet de l'exemption des taxes, que ce n'est là qu'un privilége temporaire, et que la quantité de terres qui doit être exemptée pour tous les temps à venir, équivaut à environ 72 acres par township; que dans ces townships nous avons, sur les chemins ordinaires, dix, vingt fois autant de terrain qui se trouvent dans la même position et ne seront jamais sujets à la taxe, et que, conséquemment, cette voie ferrée fournira aux colons un moyen d'avoir accès aux marchés de l'univers, ne leur coûtera rien que les montants qu'ils auraient prélevés sur ces soixante-douze acres non taxés par township. J'ai démontré que ce contrat en est un qui, dans son ensemble, devrait recevoir la sanction du parlement, quoiqu'il puisse contenir certaines conditions que quelques honorables messieurs auraient préféré n'y pas trouver.

Lorsque le grand projet de la Confédération était devant la Chambre, nous avons vu qu'un député s'opposait à une clause, tandis qu'un autre s'opposait à une autre clause; mais les promoteurs de ce projet disaient: "Ce projet n'offre-t-il pas, dans son ensemble, un changement avantageux, une grande amélioration sur l'état de choses actuel?" La sanction du parlement lui a été donnée, et le peuple en a bénéficié largement, grâce aux institutions dont nous avons été dotés en 1867. Le chef de l'opposition demande pourquoi un contrat aussi monstrueux a été soumis au parlement. Je lui dis que c'est pour assurer le maintien de nos institutions, augmenter notre population et enrichir le pays.

M. RYMAL. Très bien, très bien!

M. LANGEVIN. Oui; je dis: pour enrichir le pays. L'honorable député, qui est entré au parlement en même

temps que moi, sait qu'un cultivateur qui emprunte de l'argent pour construire une maison ou une grange est certain que, bien qu'il s'endette, son emprunt sera bientôt remboursé par le produit de sa terre. Le même principe s'applique à la construction d'un chemin de fer qui doit ouvrir le pays à la colonisation. On se demande souvent pourquoi il n'y a pas un plus grand nombre de colons qui vont s'établir sur nos terres du Nord-Ouest ; mais chacun sait que le courant de l'immigration ne se dirigera pas vers cette région, que ses ressources ne seront pas développées avant qu'un chemin de fer fournisse aux colons des communications avec les marchés de l'univers. Nous voulons peupler le Nord Ouest, nous aussi. Nous ne pouvons coloniser le Nord-Ouest autrement. Malgré tous nos efforts, et avec tout le mécanisme puissant que le gouvernement peut avoir à sa disposition pour attirer des immigrants au pays, nous ne pouvons y amener plus de 15,000 ou 20,000 émigrants par année ; mais avec ce syndicat puissant, ayant tout intérêt, pour son avenir, à attirer des immigrants à ce pays, à coopérer avec le gouvernement, nous nous assurerons certainement une immigration qui sera au moins égale à l'immigration qui depuis des années se dirige vers les Etats-Unis d'Amérique. De fait, M. le président, nous avons l'intention, au moyen de ce chemin de fer, de faire de ce pays l'un des pays les plus prospères et les plus puissants de ce continent. Avec notre population peu nombreuse, le temps n'est pas arrivé de parler de notre nation comme d'une nation puissante.

Il n'y a pas un très-grand nombre d'années, les Etats-Unis n'avaient pas une population plus nombreuse que la nôtre ; mais maintenant ils sont une des nations les plus puissantes de l'univers ; et pourquoi n'aurions-nous pas une carrière aussi brillante ? Nous avons un aussi bon pays que le leur ; notre population est composée d'éléments aussi sains que la leur ; notre population est aussi prolifique que la leur, et l'immigration venant des Iles Britanniques, n'a pas diminué cette qualité. Avant qu'un grand nombre d'années se soient écoulées, nous aurons, en Canada, une population nombreuse, et avec la population nous aurons la richesse ; et avec la richesse et la population nous aurons le pouvoir. Ce continent ne doit pas appartenir entièrement aux Etats-Unis. La Providence a réglé qu'il y aura une autre grande puissance au nord de ce continent ; que nos institutions différeront des leurs ; qu'elles seront modelées sur les grandes, libres et belles institutions de l'Angleterre ; que nous montrerons ces institutions comme un modèle pour les autres nations, et qu'avec ces institutions, à côté de celles des Etats-Unis, nous devrons montrer à l'univers que nous pouvons prospérer, vivre heureux et posséder toute la liberté désirable sous le drapeau britannique.

Naturellement, l'honorable monsieur peut s'élever ou ne point s'élever au-dessus des simples considérations de parti. Les honorables messieurs peuvent voir ou ne pas voir que ceci est une de ces grandes mesures qu'un parti, même lorsqu'il est dans l'opposition, ne doit pas hésiter un instant à appuyer. Ceci est une de ces rares occasions où les hommes publics doivent montrer comment ils savent apprécier les grandes questions et comment ils peuvent prévoir l'avenir du pays. Ceci est une mesure que nous, dans tous les cas, comme hommes publics, comme représentants de la population de ce pays, comme représentants des représentants au parlement, considérons comme le couronnement de notre vie ; et pour ma part, ayant joué un rôle important dans l'établissement de la Confédération de ces provinces, et ayant contribué, dans l'humble mesure de mes forces, à amener la con-

dition actuelle du pays, je serai fier d'avoir contribué aussi, comme membre du gouvernement, à amener le règlement de cette importante question ; et lorsque le jour viendra où je devrai me retirer du parlement et rentrer dans la vie privée, je serai heureux d'avoir pu, aujourd'hui, avoir la bonne fortune, non-seulement d'occuper un siége en cette Chambre, mais aussi d'avoir été l'un des membres du gouvernement qui a été appelé à soumettre cette grande mesure au Parlement.

